

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : *Les matches Stade R. C. F. et Cambridge R. C. F.*



PATRIE DANS LE RAID PARIS-VERDUN

Le dirigeable *Patrie*, arrivant au terme de son voyage, passe au-dessus de la cathédrale de Verdun.

(Voir pages 434 et 435).

Publications Pierre Lantier & Co
Je Sais tout • Fermes et Châteaux • Femina
Musica • L'Art et les Artistes
90 Av des Champs-Élysées • Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. 24 francs
Étranger .. 28 francs
Changements d'adresse 0 fr 75

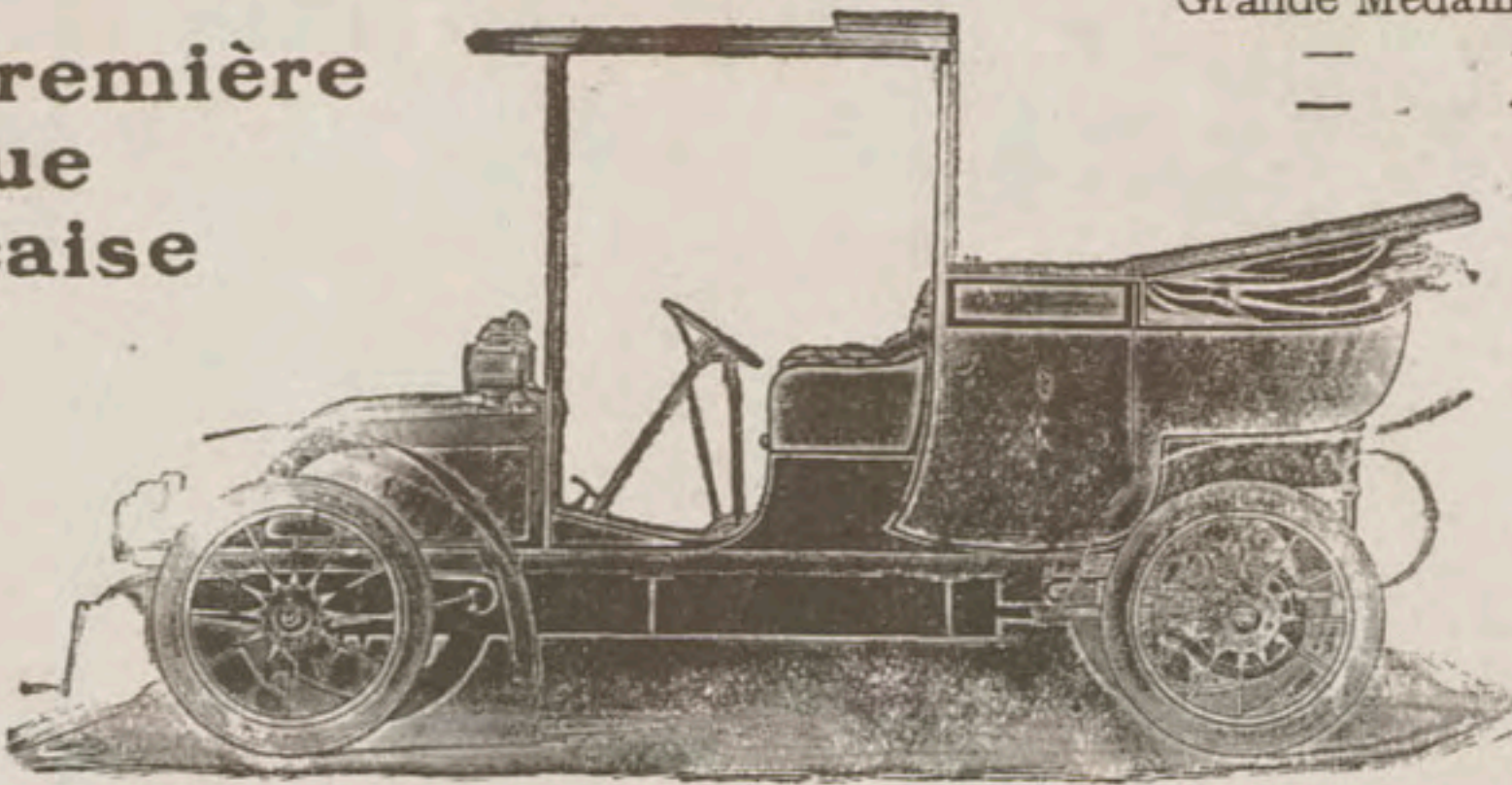
La Corrida



PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSANCE, LOTION
POUDRE, SAVON

La Première
Marque
Française

Grande Médaille d'Or 1903
1904
1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

**CHARRON, GIRARDOT,
VOIGT**

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

**La Bourse
des Sports**

1° Petites annonces non commerciales,
la ligne de 30 lettres 1 fr.
2° Petites annonces commerciales,
la ligne de 10 lettres 1 fr.

Assurances Sportives

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,
Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées, feront donc bien de s'adresser aux Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les Assurances spéciales envoient donner verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

Timbres-poste
CATALOGUE 1^{er} avec prime. P. Savary. La Rochelle

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

LA BENGALINE

est une **Peinture-Émail** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

OPINION DES CHAUFFEURS
qui les emploient

LES CHAINES RAFFER

POUR AUTOMOBILES SONT SUPERIEURES

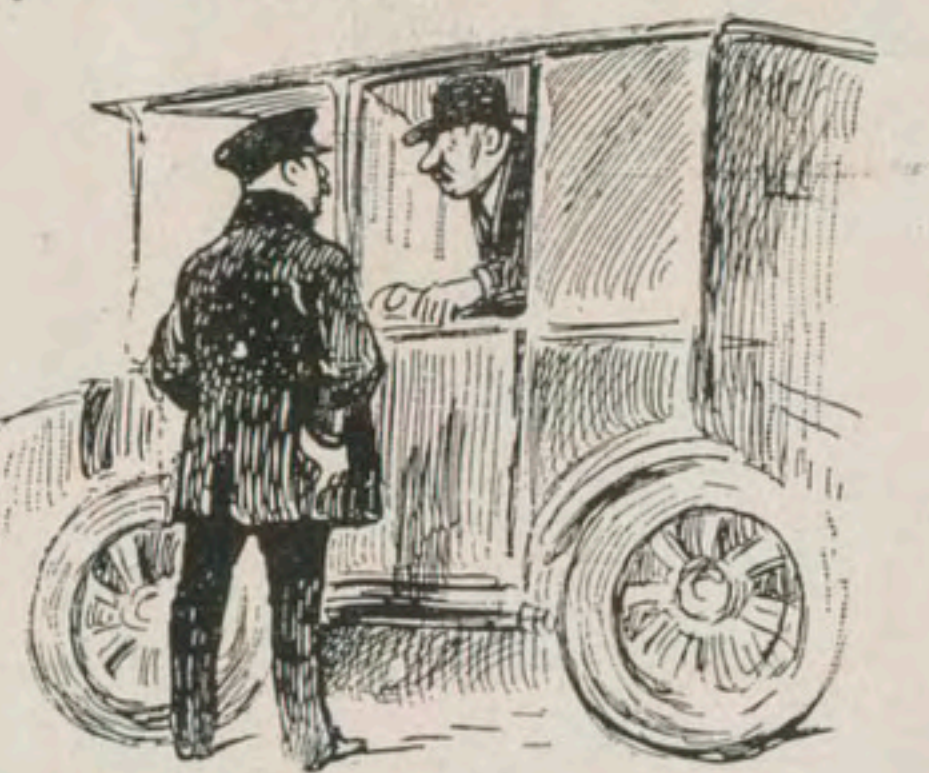
La Semaine Comique, par Henriot.



A L'EXPOSITION
Le char de Cugnot! dire que dans cent ans on regardera les types les plus beaux d'autos d'aujourd'hui comme nous regardons ce char préhistorique!



— Vous avez peur, Madame?
— Pas des accidents... mais il est toujours dangereux pour une jolie femme de se confier à un chauffeur, qui une fois qu'elle est dans sa voiture peut la mener où il voudra...



AUTO-TAXIS
— Je vous prie, chauffeur, n'allez pas si vite!
Ah! mais vous êtes insupportable! quand j'étais cocher de fiacre vous trouviez que j'allais toujours trop doucement!



— Tu as vu le ministre au sujet de ta nomination...
— Oui, mais je l'ai trouvé comme les Pneus Gaulois de notre auto... je veux dire « impénétrable! »

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau **BANDAGE MEYRIGNAC**
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue. **MEYRIGNAC**, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

SALON DE L'AUTOMOBILE 1907

SUR LA TOTALITÉ DES CHASSIS EXPOSÉS
:: :: A LA DATE DU 13 NOVEMBRE :: ::

1128

roues sont munies de

PNEUS MICHELIN

lisses ou à Semelle

Viennent ensuite :

656	ROUES SUR PNEUS	X	58	ROUES SUR PNEUS	YY
350	—	Y	31	—	ZZ
314	—	Z	20	—	ZZZ
138	—	XX	198	—	Divers

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours des dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris**, contre mandat-poste de 10 francs.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : **Thyrodine Bouty**.

FUSILS LANG

LONDRE
500, 800, 1.000,
1300, 1700 Frs.

Platines démontables
Éjecteur deux pièces

SEULS AGENTS :
ÉTAB^s G. INARD & C^e
8, Avenue de l'Opéra, PARIS

MOTO NAPHTA

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
10, rue Hautefeuille, Paris (VI^e)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale



CAPSULES de Quinine de Pelletier

Elles sont souveraines pour combattre les rhumes, la grippe, l'influenza, les migraines, névralgies, et en général les accès fébriles qui se manifestent au début de toutes les maladies.

UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.

Exiger le nom **PELLETIER** sur chaque Capsule.

Pharmacie **VIAL**, 20, rue de Châteaudun, PARIS

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigent autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.

113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Pharmacies

Photographie FEMINA BON

Il suffit de présenter ce bon sur les tarifs Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise.

Les abonnés ont droit à 10 00

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

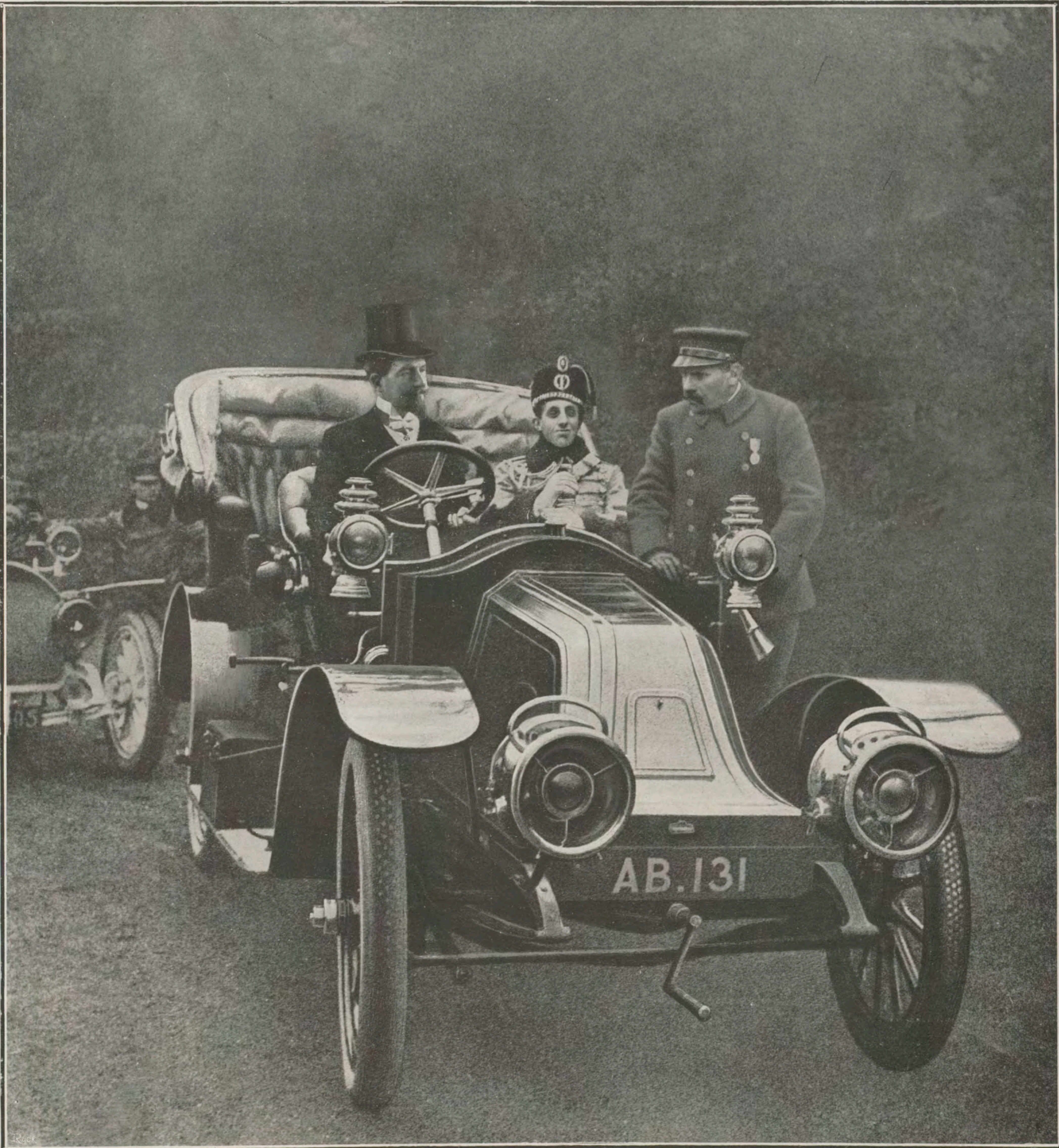
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

30 Novembre 1907 N 480

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS * Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



(Cliché de notre envoyé spécial.)

LE PRINCE D'ORLÉANS ET LE ROI D'ESPAGNE AU MARIAGE DE LA PRINCESSE LOUISE DE FRANCE

Le 16 novembre a été célébré à Woodnorton, près d'Evesham, en Angleterre, le mariage de la princesse Louise de France avec le prince Charles de Bourbon. A la sortie de l'église, le cortège se forma pour retourner à Evesham, situé à deux kilomètres de Woodnorton. Pour accomplir ce parcours, le prince d'Orléans offrit au roi Alphonse XIII une place dans sa voiture Renault, qu'il conduisit lui-même.
(Pneumatiques Michelin.)

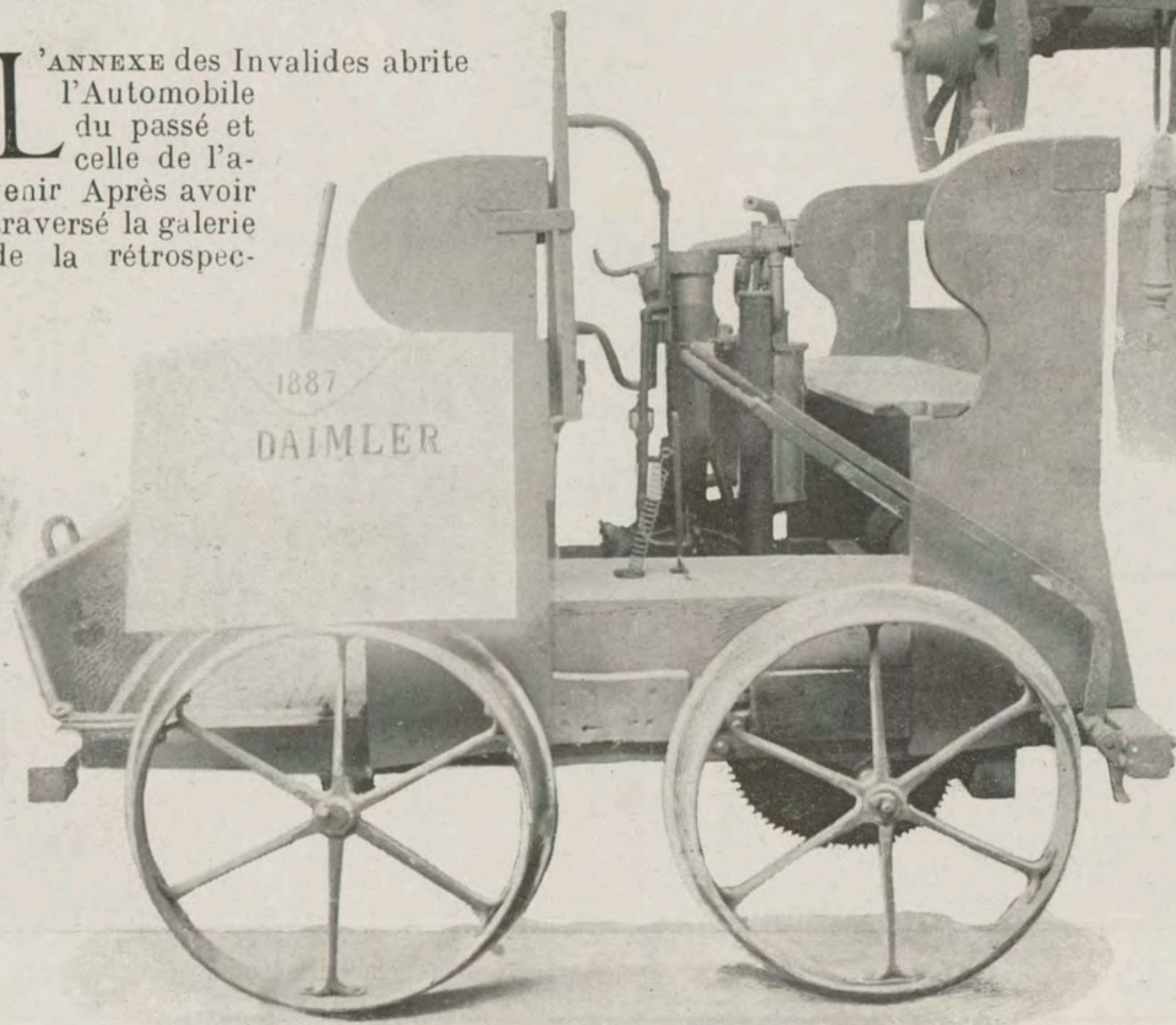
L'EXPOSITION DÉCENNALE⁽¹⁾

L'esplanade des Invalides est, cette année, presque entièrement envahie par les bâtiments annexes du Salon de l'Automobile. On peut prévoir déjà le moment où elle deviendra insuffisante. A côté des camions, des omnibus et des autres véhicules utilitaires, on peut y voir les spécimens les plus curieux des voitures du passé, depuis le siècle dernier jusqu'à hier.



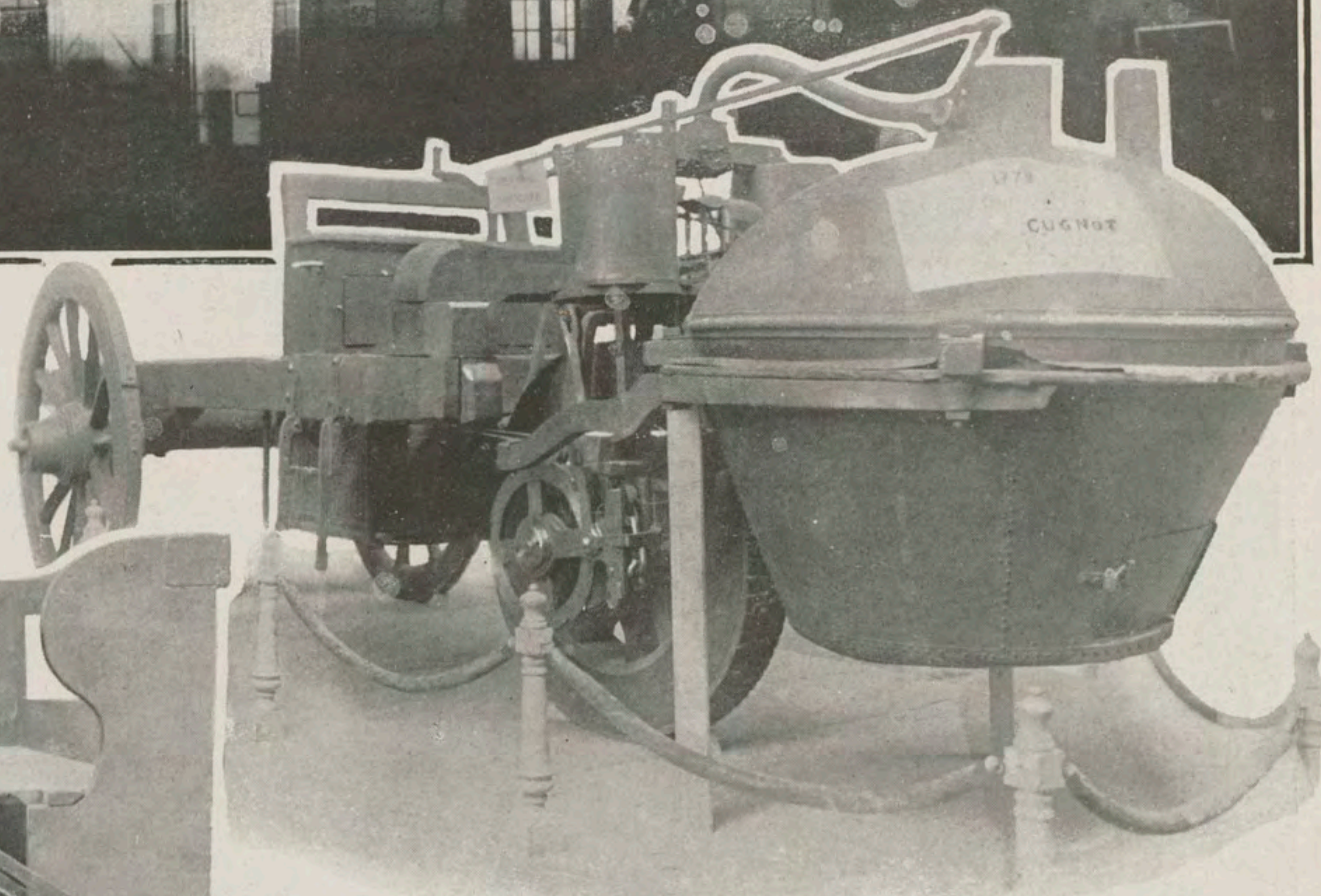
L'annexe des Invalides le soir. Brillamment illuminé le soir par l'Electro-Rapide de M. Henri Beau, concessionnaire général de l'électricité aux Invalides.

L'ANNEXE des Invalides abrite l'Automobile du passé et celle de l'avenir. Après avoir traversé la galerie de la rétrospec-



La draisine de Daimler (1887).

Moteur à un cylindre de un cheval et demi, allumage par brûleur, refroidissement par eau; destinée à circuler sur les voies ferrées.



La voiture de Cugnot (1770).

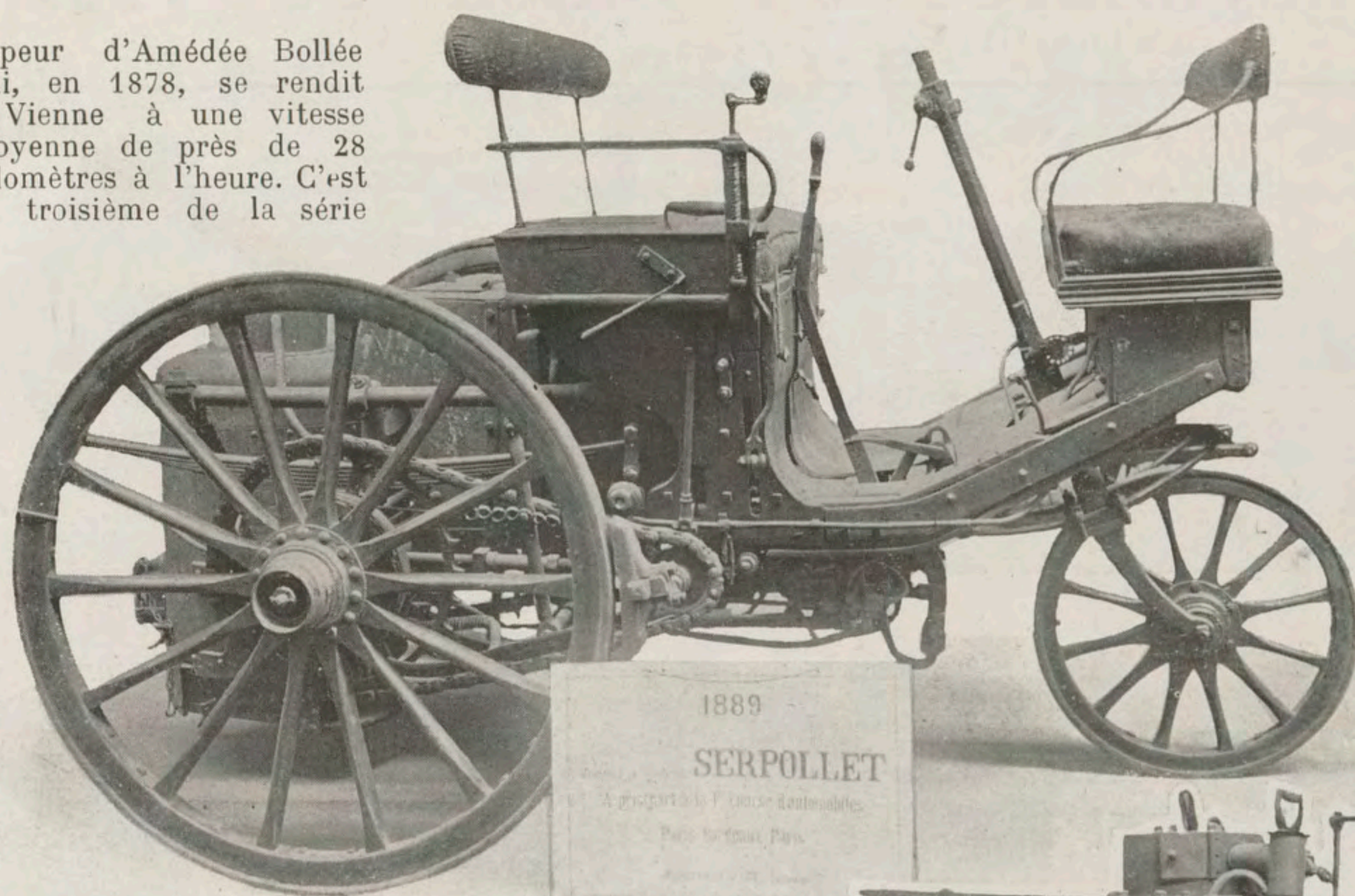
Construite par l'ingénieur militaire Cugnot, ce fut l'ancêtre de toutes les automobiles. Elle repose maintenant au Conservatoire des Arts et Métiers.

tive, on pénètre dans le domaine de la voiture utilitaire. Voici d'abord la plus ancienne voiture connue, la voiture à vapeur « pour les routes ordinaires », construite par l'ingénieur militaire Cugnot vers la fin de 1770. Elle est montée sur trois roues, dont celle d'avant, à la fois directrice et motrice, est garnie d'un bandage crénelé pour augmenter son adhérence. Le moteur comporte deux cylindres à vapeur accouplés, en bronze. Le véhicule se compose d'un cadre en charpente formé de deux longerons assemblés au moyen de poutres transversales, destiné à supporter les objets de poids lourds à transporter, et d'un bâti en fer forgé qui supporte, en porte-à-faux, la chaudière et la machine. Ce premier « poids lourd » est actuellement aux Arts et Métiers.

Cent ans nous séparent de sa voisine, la Mancelle, la voiture à

(1) Voir le n° 479.

vapeur d'Amédée Bollée qui, en 1878, se rendit à Vienne à une vitesse moyenne de près de 28 kilomètres à l'heure. C'est la troisième de la série

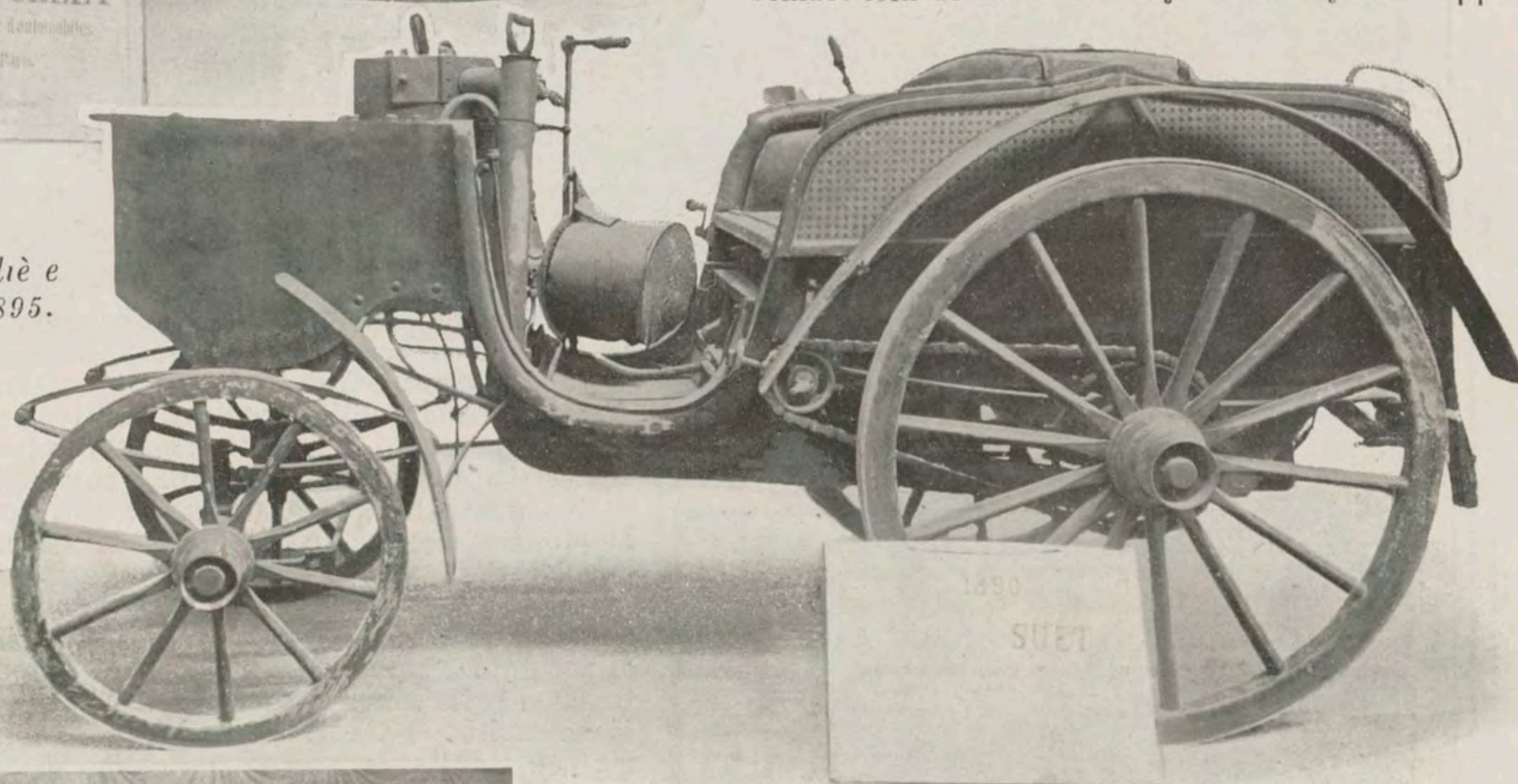


franche que nous retrouverons encore dans la voiture de Paris-Bordeaux et dans celle de Paris-Marseille. Le moteur s'allège, la carrosserie se réduit, les formes s'affinent et nous assistons, en quelques pas à la transformation qui mit dix ans à s'accomplir, en passant par le poney G. Richard, la troïka de Daniel Augé, la première voiturette Renault avec son moteur d'un cheval trois quarts et son changement de vitesse entre les jambes du conducteur, la *Pantoufle* Vallée de 1899 à une seule vitesse, les Berliet, jusqu'à la Mors de Gabriel, la Renault de Paris-Berlin et les glorieuses Brasier du Taunus et d'Auvergne.

Donnons un pleur, en passant, à la vapeur, dont le dernier champion est disparu avec le regretté Serpollet et dont nous reproduisons deux des plus anciens modèles, le de Dion-Bouton et Trépardoux de 1886 à moteur compound, chaudière timbrée à 12 kilos et la première Serpollet de 1889 à trois roues, avec sa chaudière au coke à l'arrière et sur laquelle son constructeur et Arch-deacon firent en 1890 le voyage de Paris à Lyon, au milieu de péripéties sans nombre. Que tout cela est vieux et comme cela semble loin de nous ! Et déjà nous voyons

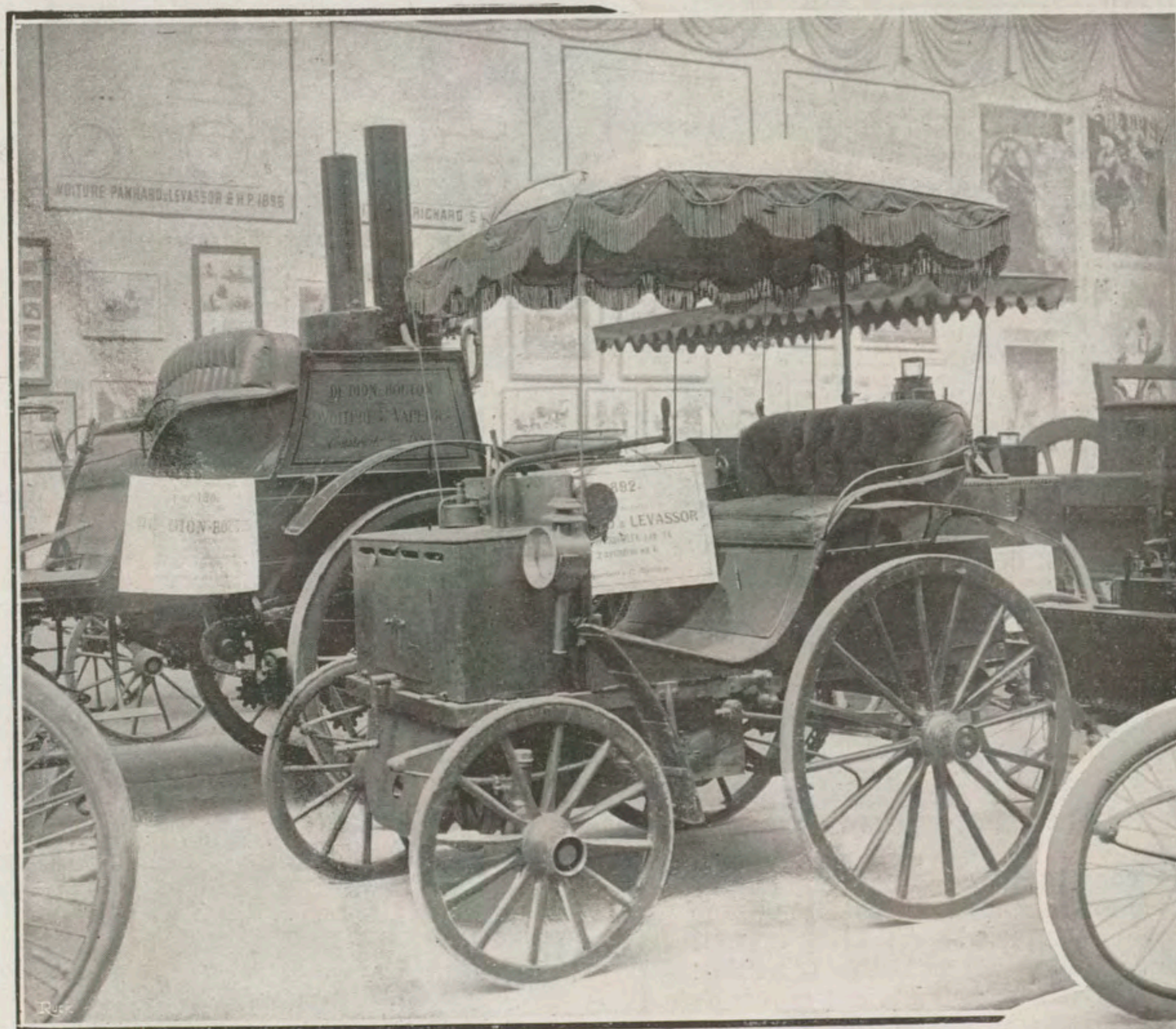
La première Serpollet de course (1887).
Celle voiture à trois roues, avec à l'arrière, sa chaudière chauffée au coke, a pris part à Paris-Bordeaux, en 1895.

que mit au monde le trio de Bollée père et fils, les fameux inventeurs du Mans, les seuls qui exposèrent une automobile à l'Exposition de 1878 et qui n'ont pas manqué, depuis, une exposition. Mais au milieu des soubresauts grondements de la vapeur, voici les premières explosions du moteur à pétrole. C'est la draisine de Daimler. Elle date de 1887. Malgré son aspect informe, elle constitue un pas énorme dans la voie du progrès. Elle possède un moteur à un cylindre d'un cheval et demi à allu-



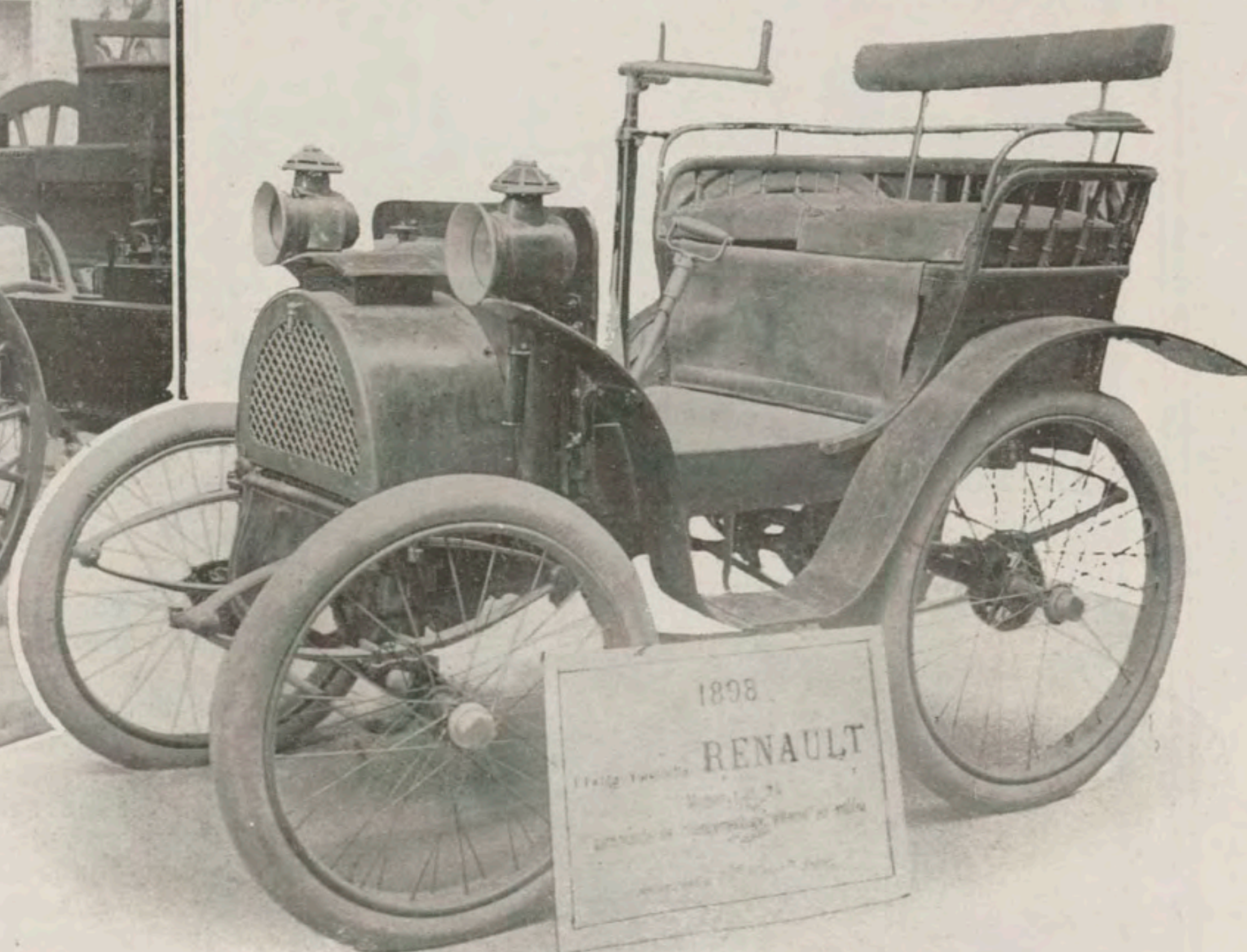
La voiture Suet (1890).
Deux moteurs à vapeur placés sous le siège et donnant 3 chevaux et demi actionnent un arbre transversal.

luire à l'horizon ce nouveau mode de locomotion qui se lève. Bientôt débarrassé des attaches de la pesanteur, l'homme planera, libre, dans l'atmosphère, au-dessus du sol, de ses embûches et de ses périls.
F.-A. WHEEL.



La Panhard et Levassor (1892).
Moteur Daimler à 2 cylindres en V, de un cheval trois quarts à l'avant. Derrière on aperçoit la voiture à vapeur de Dion-Bouton et Trépardoux de 1886, avec ses deux cheminées.

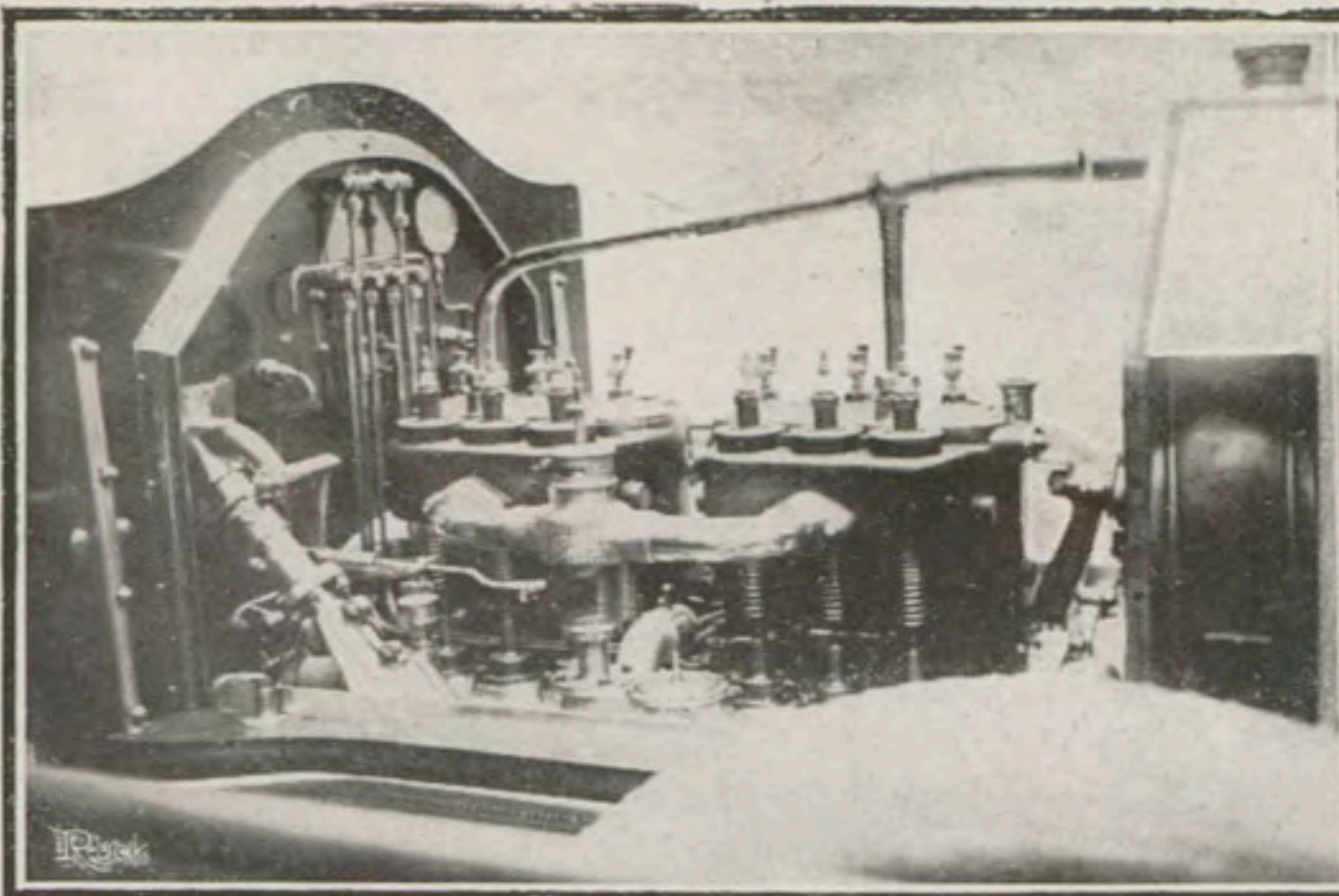
mage par brûleur, refroidi par circulation d'eau. Ses roues montrent qu'elle était destinée au service des voies ferrées. Le moteur Daimler a pénétré en France et, aussitôt, il s'affine. La caisse rudimentaire fait place à une véritable carrosserie. C'est la Panhard-Levassor de 1892. Elle a le moteur à l'avant, à deux cylindres en V. La direction à barre



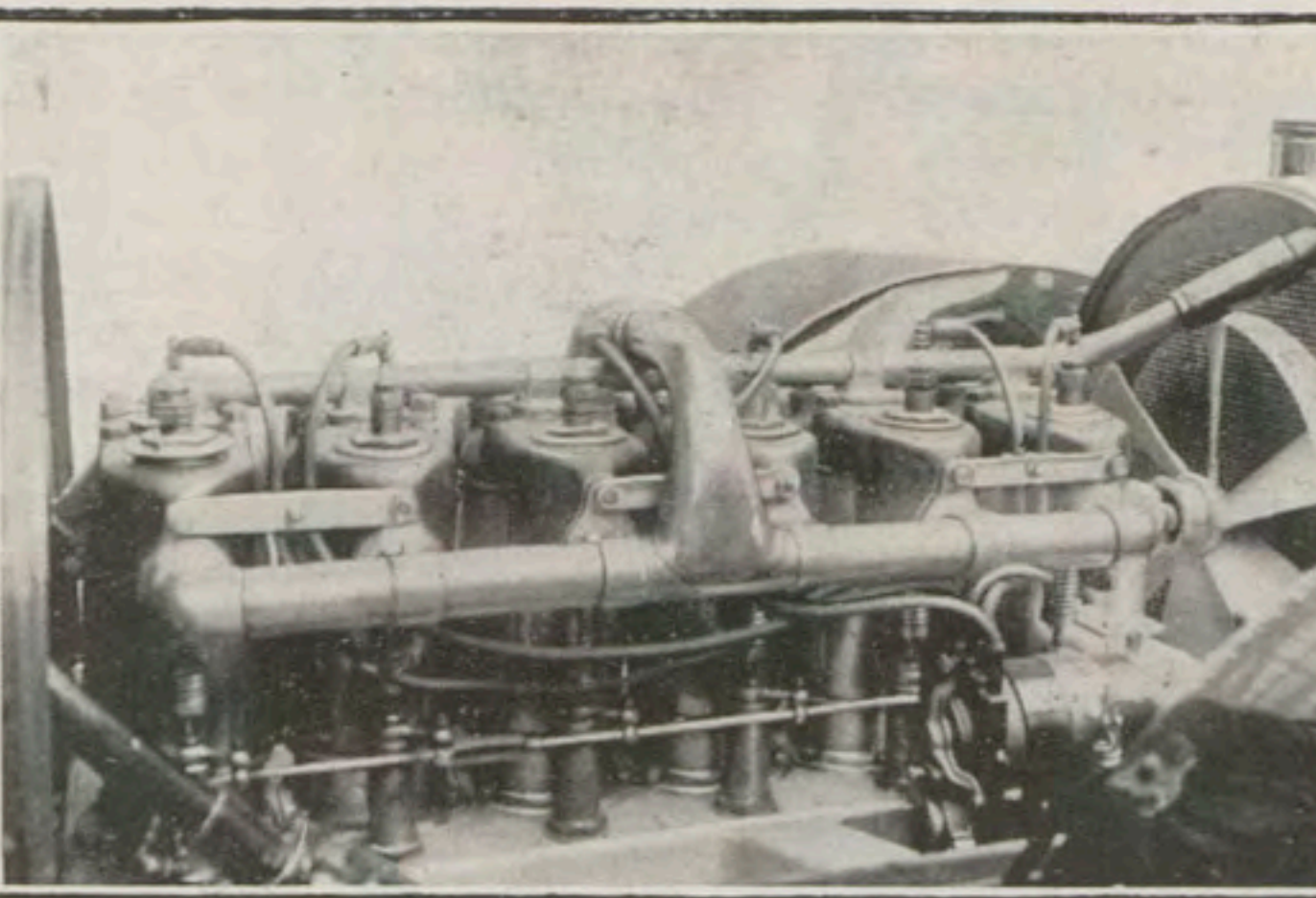
La première voiturette Renault (1898).
Moteur de un cheval trois quarts. Le conducteur a la manette du changement de vitesse placée entre les jambes. Le capot s'ouvre par devant comme un garde-manger.

Le Moteur à 6 cylindres au Salon de 1907

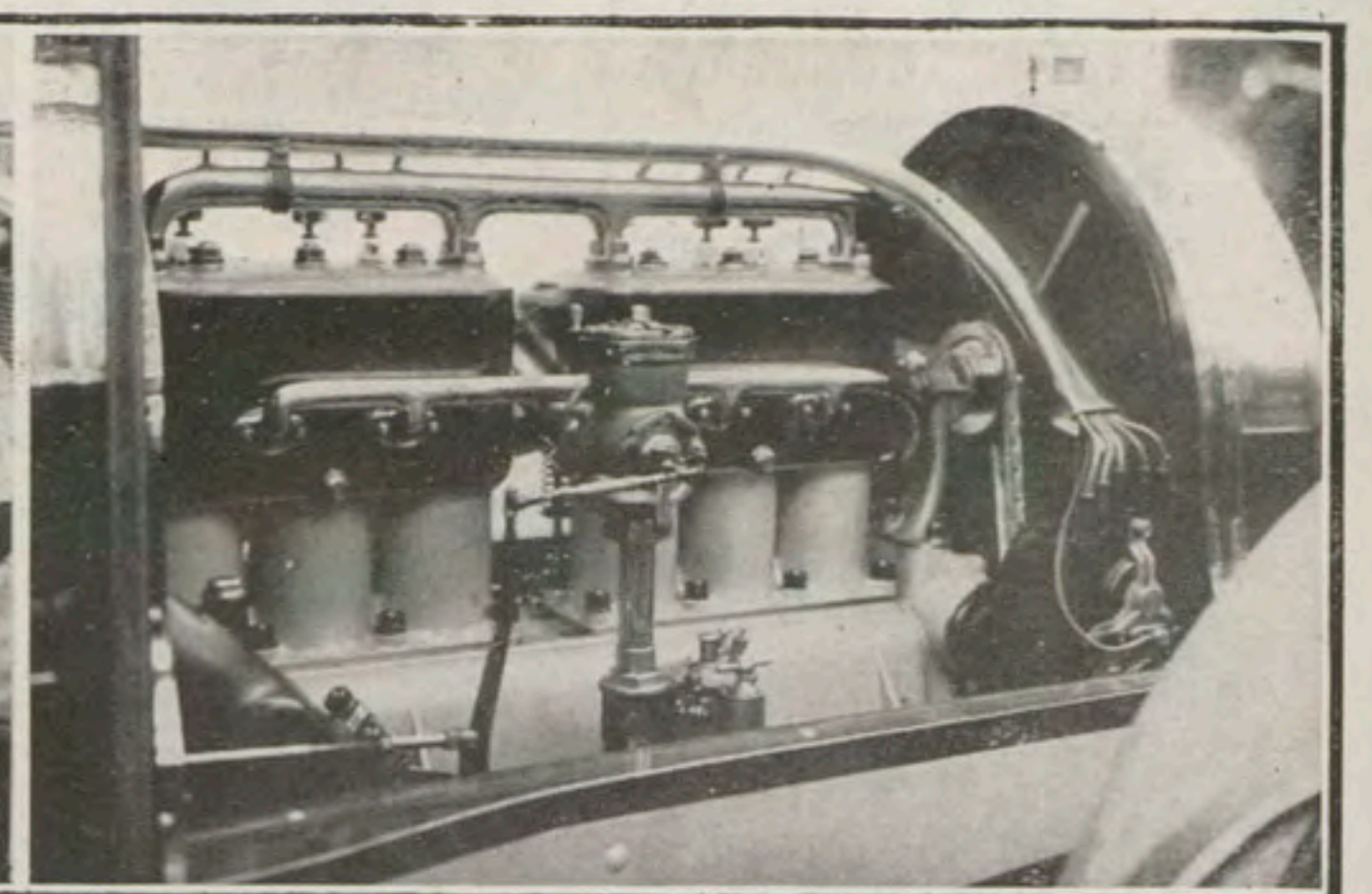
(Suite) (1)



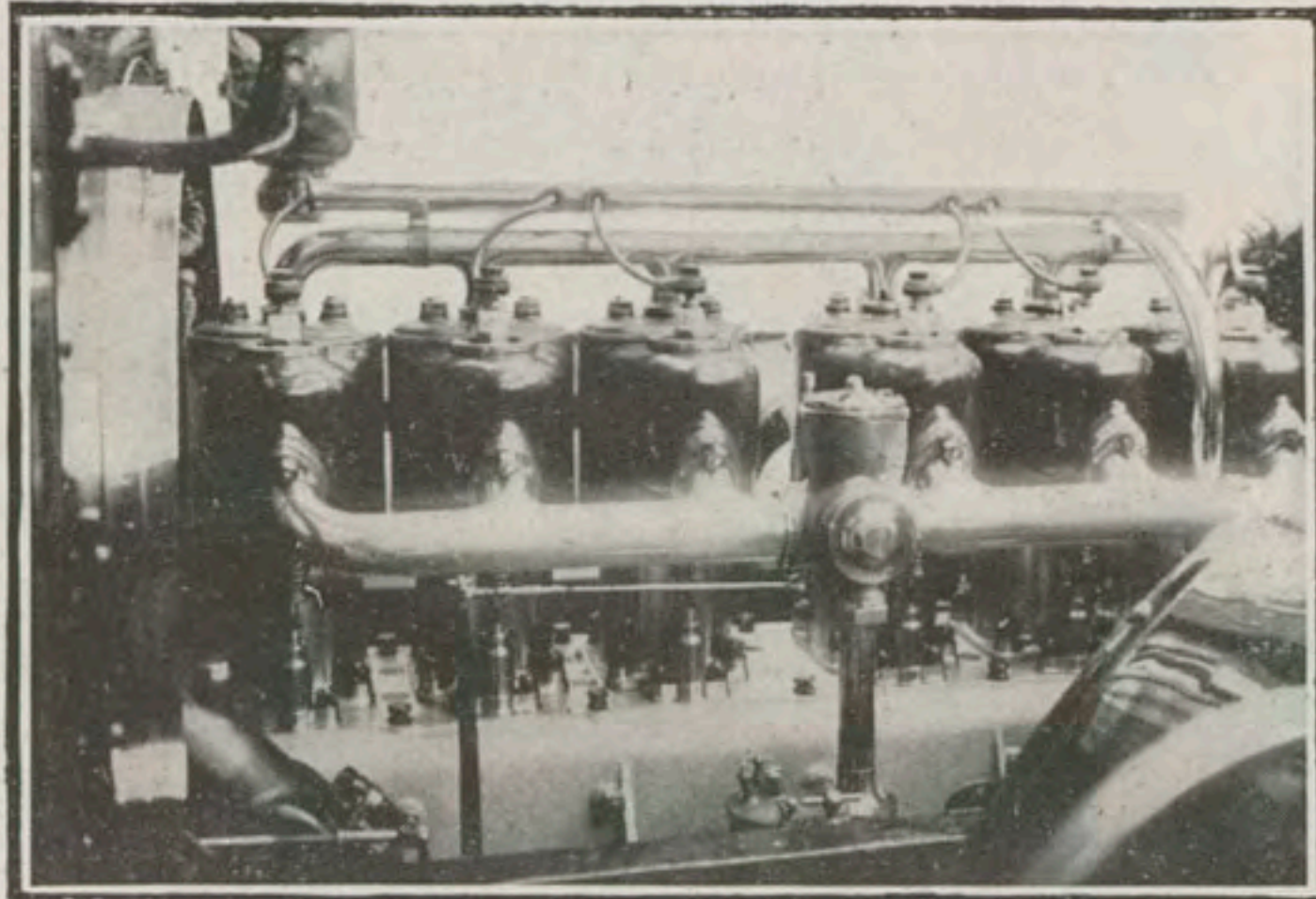
La Buire.
Deux groupes de 3, haute tension.



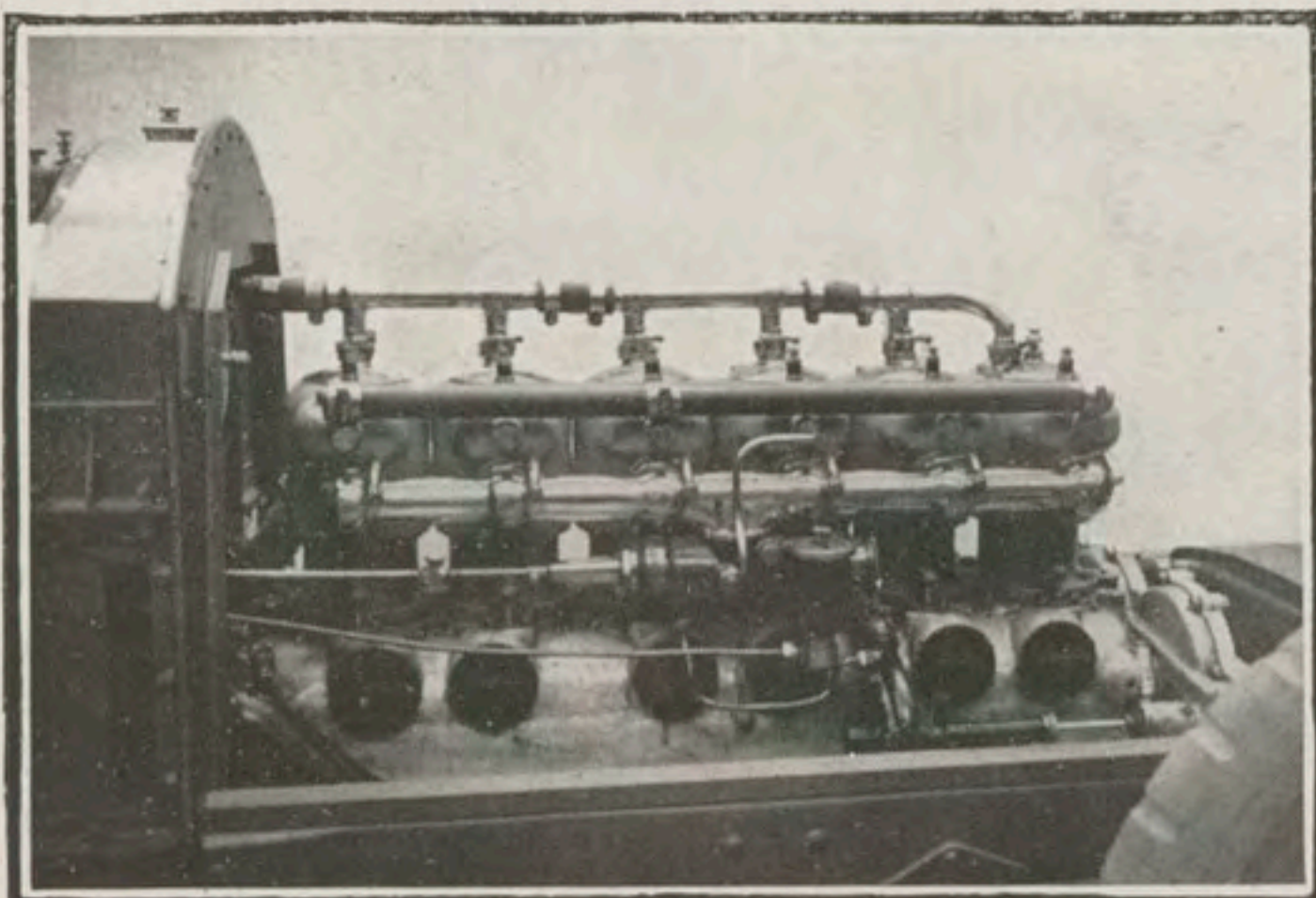
Italia.
Cylindres séparés, basse tension.



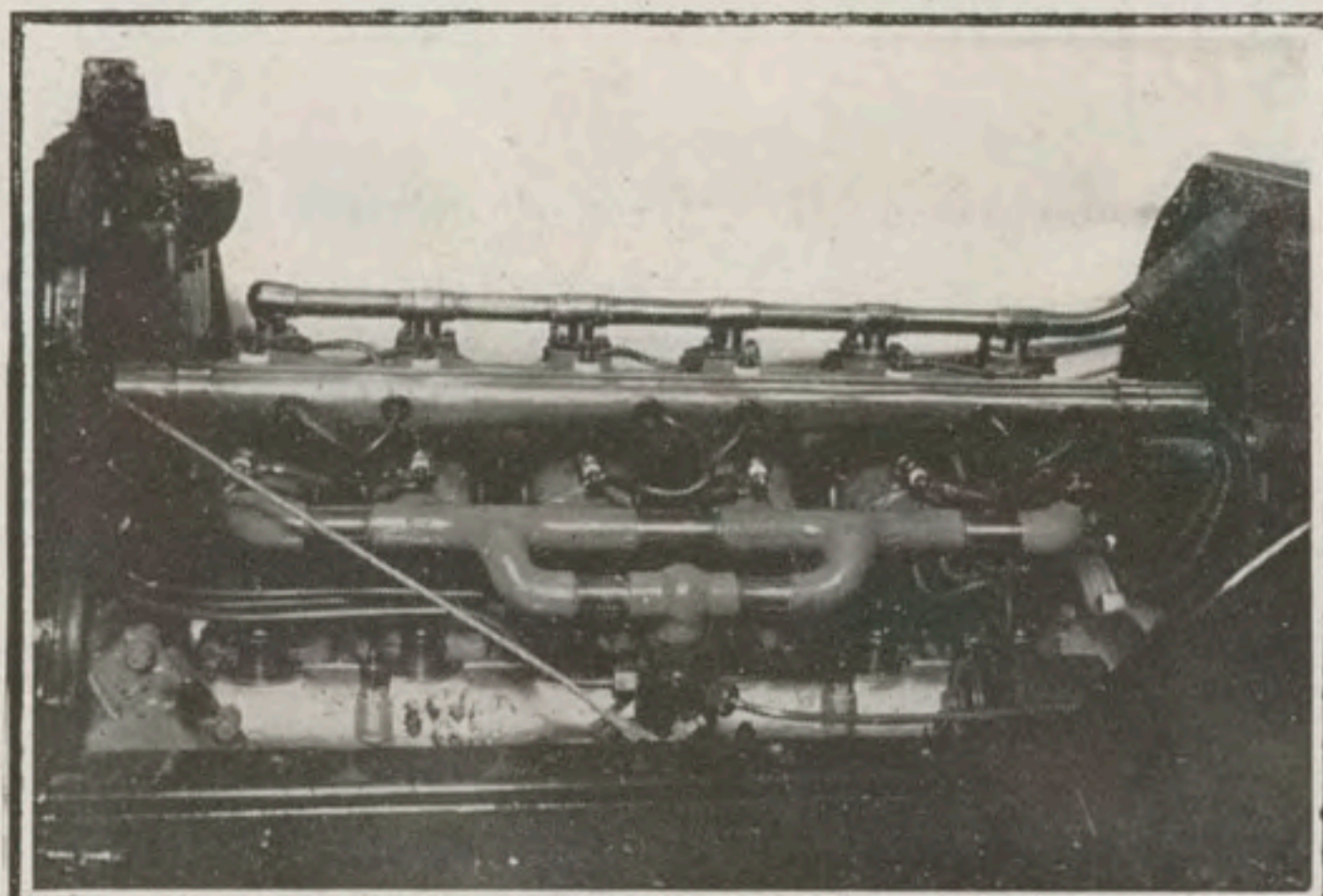
Delaunay Belleville.
Par groupes de 3, haute tension.



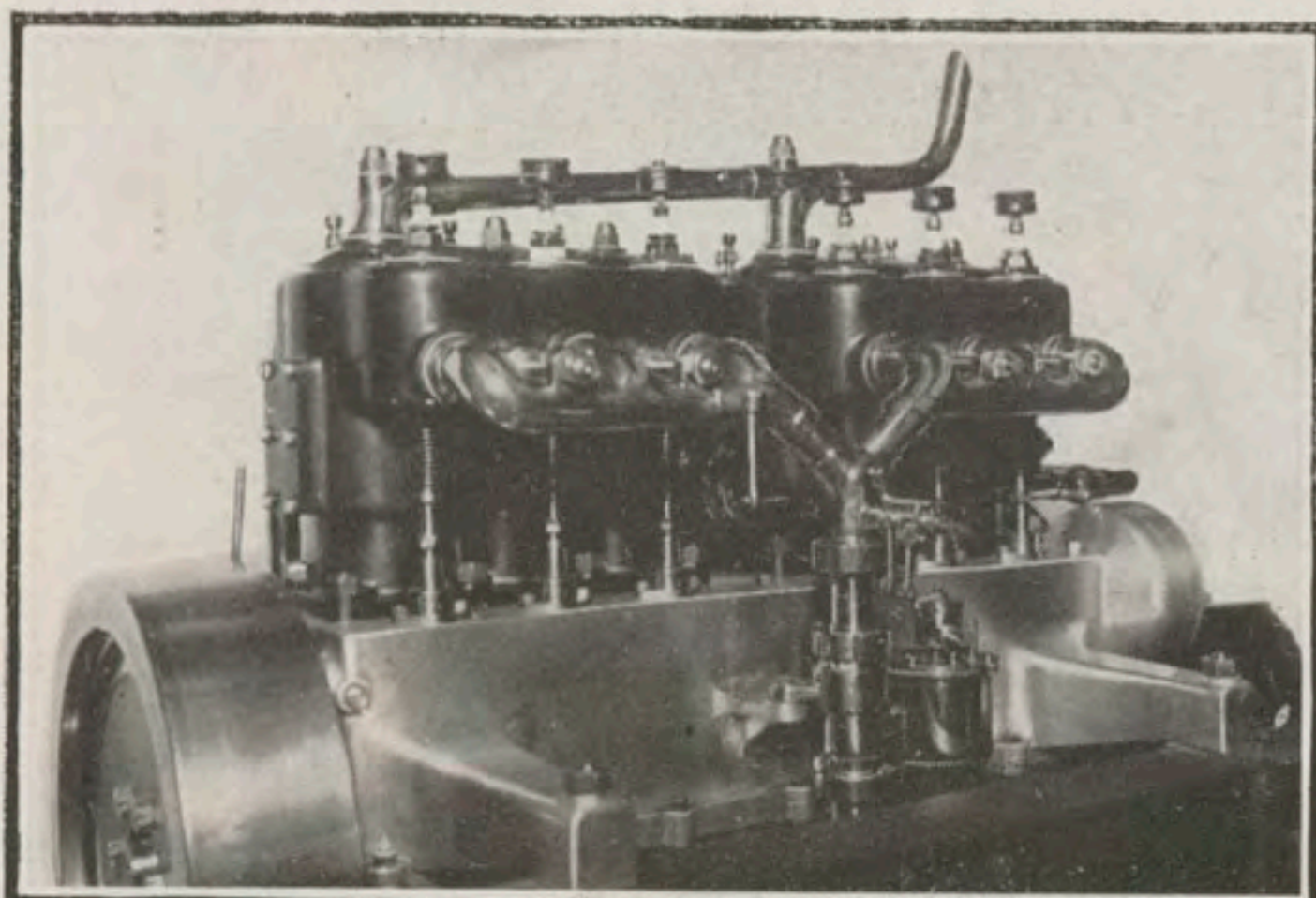
Delaunay Belleville.
Cylindres séparés, haute tension.



Mildé-Gaillardet.
Cylindres séparés, haute tension.



Weyher et Richemont.
Cylindres séparés, haute tension.



Georges Richard Unic.
Deux groupes de 3, haute tension.

Après avoir donné un tableau des caractéristiques des moteurs 6 cylindres exposés au Salon, notre collaborateur fait des observations générales sur les différents types

LE tableau que nous avons publié dans notre dernier numéro est fécond en enseignements.

L'allumage est presque partout à haute tension, assuré par une magnéto. Un seul moteur, croyons-nous, emprunte son énergie électrique à des accumulateurs seuls. Voilà donc un fait acquis définitivement pour la magnéto : c'est désormais la source d'électricité la plus sûre et la plus commode.

Les amateurs de haute tension ont, pour la plupart, ajouté un allumage de secours par bougies. Notons d'ailleurs qu'un assez grand nombre de modèles comportent le double allumage par magnéto à haute tension et accumulateurs, pouvant fonctionner simultanément. Ils sont, en effet, munis de doubles bougies. — C'est, à notre avis, un luxe un peu inutile et une complication de fils quel'on pourrait éviter sans grand dommage.

Le refroidissement du moteur est partout assuré par l'eau. Elle est mise en mouvement par des pompes, sauf dans trois modèles (Brasier, Renault et Lethimonnier). Pourquoi les constructeurs ne veulent-ils donc pas suivre l'exemple de ces chevaliers du thermo-siphon ? Même dans une six-cylindres, toute complication inutile doit être évitée, et nous n'avons jamais entendu dire qu'une circulation par différence de densité bien établie, ait causé des ennuis. — Pourrait-on en dire autant des pompes, qu'elles soient centrifuges ou à engrenages (il y en a encore) ?

Le graissage est fait partout sous pression. Cette pression est en général obtenue par une pompe, quelquefois, mais rarement, par une dérivation de gaz de l'échappement.

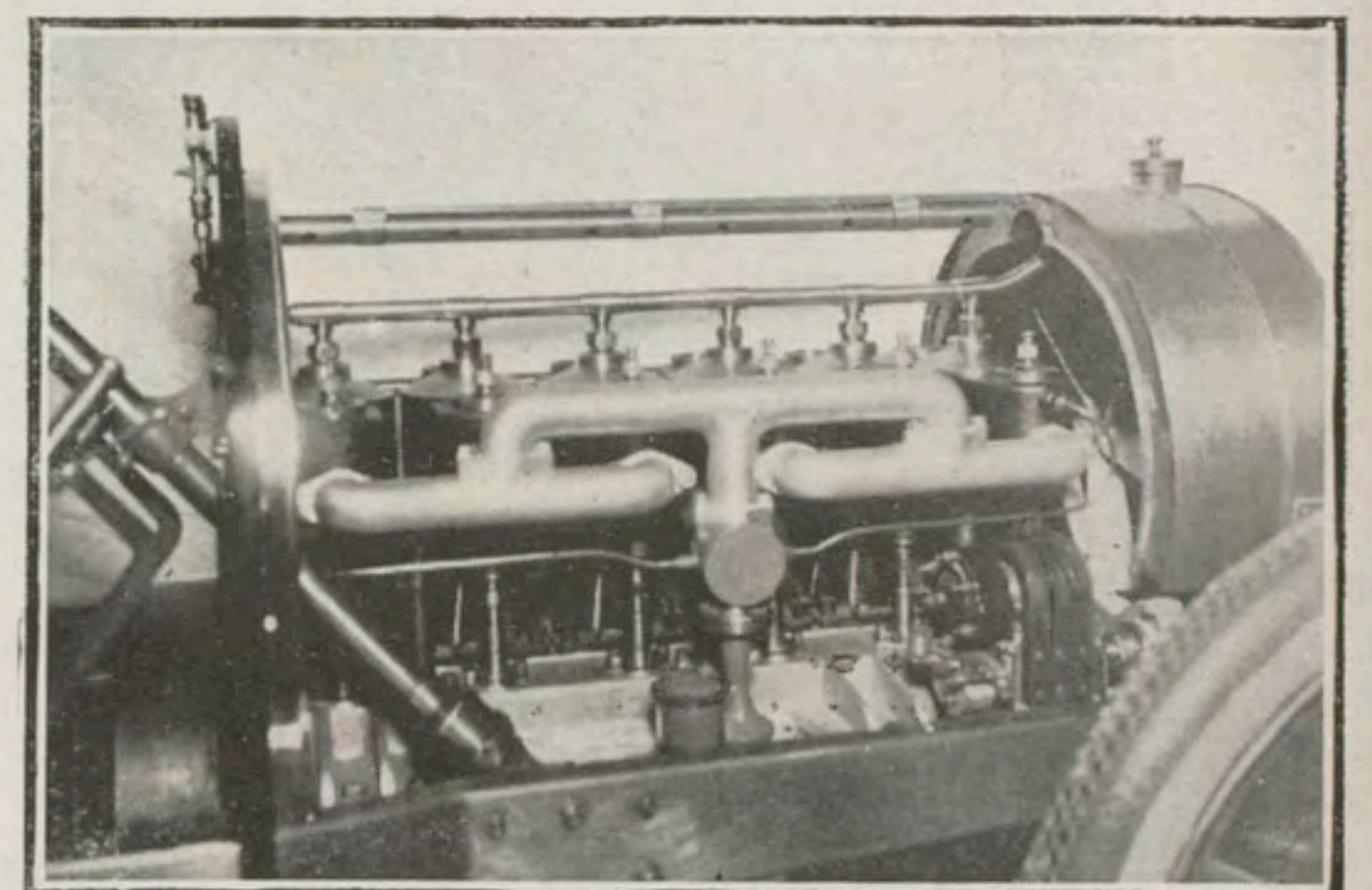
Le graissage de tous les organes de la voiture est, d'ailleurs, en général très bien étudié, et le chauffeur n'aura plus que des rapports assez restreints avec sa burette. Réjouissons-nous-en, car qui nous donnera jamais la burette pratique ? Que voilà un concours qui susciterait, dans le monde qui chauffe, un intérêt puissant : le concours de Burettes ! (Renvoyé à la commission des concours de l'A. C. F.)

Certains constructeurs ont presque exagéré, pour le graissage des axes de mains de ressorts, par exemple. Il est bien évident que de telles pièces doivent être lubrifiées. Mais nous en avons vu qui étaient munies de 8 stauffers. 4 ressorts à 8 stauffers chacun font 32 stauffers : il est permis de se demander si le conducteur n'oubliera pas d'en toucher quelques-uns. Enfin ! abondance de bien ne nuit pas, dit-on !...

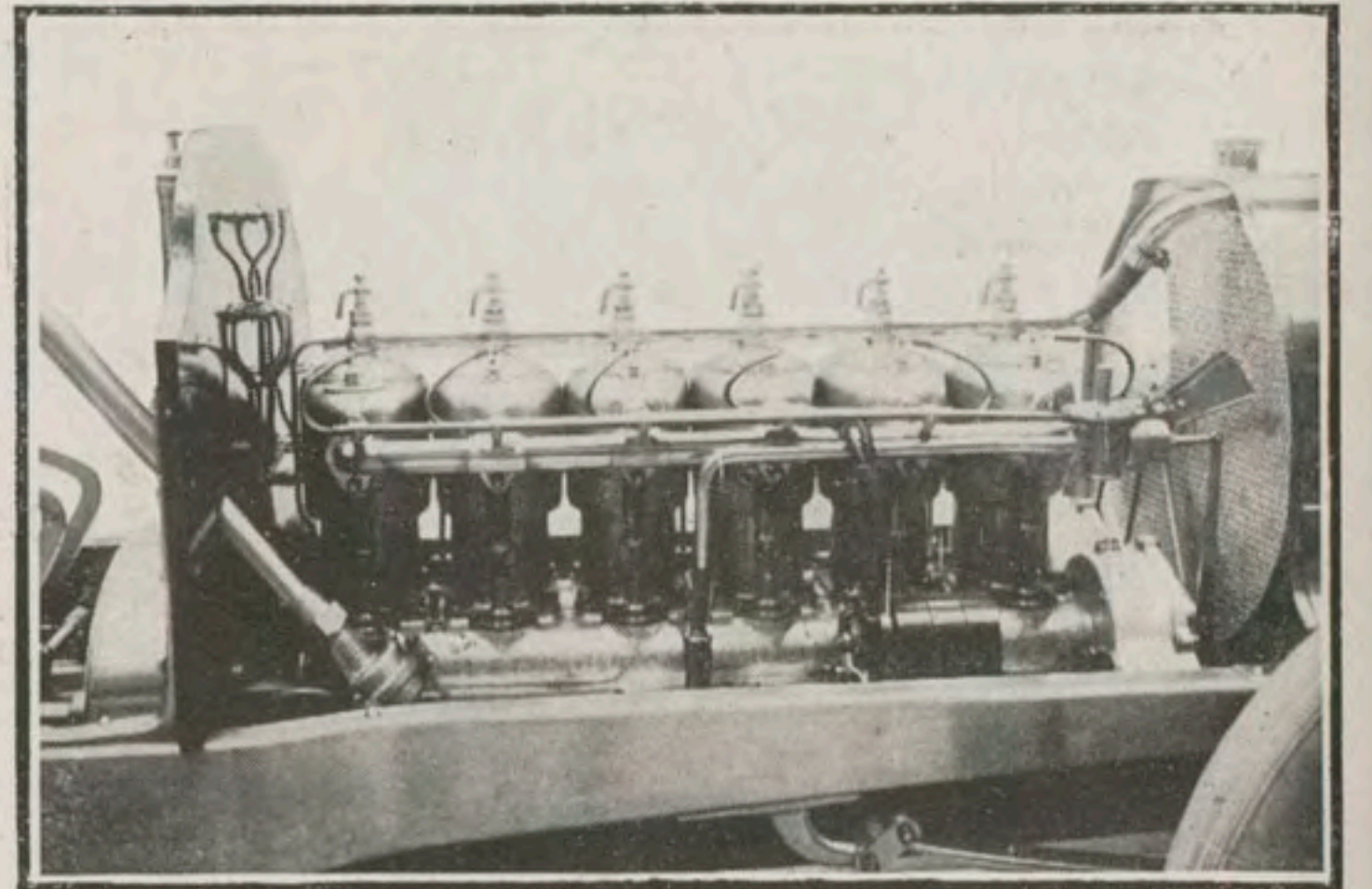
La question des embrayages reste toujours brûlante : cuir ou métal ? plateaux ou lames ? Tous ont du bon, s'ils sont bien établis. Le cuir est peut-être un peu brutal : sous un pied expérimenté, il peut cependant donner de fort bons résultats.

(A suivre.)

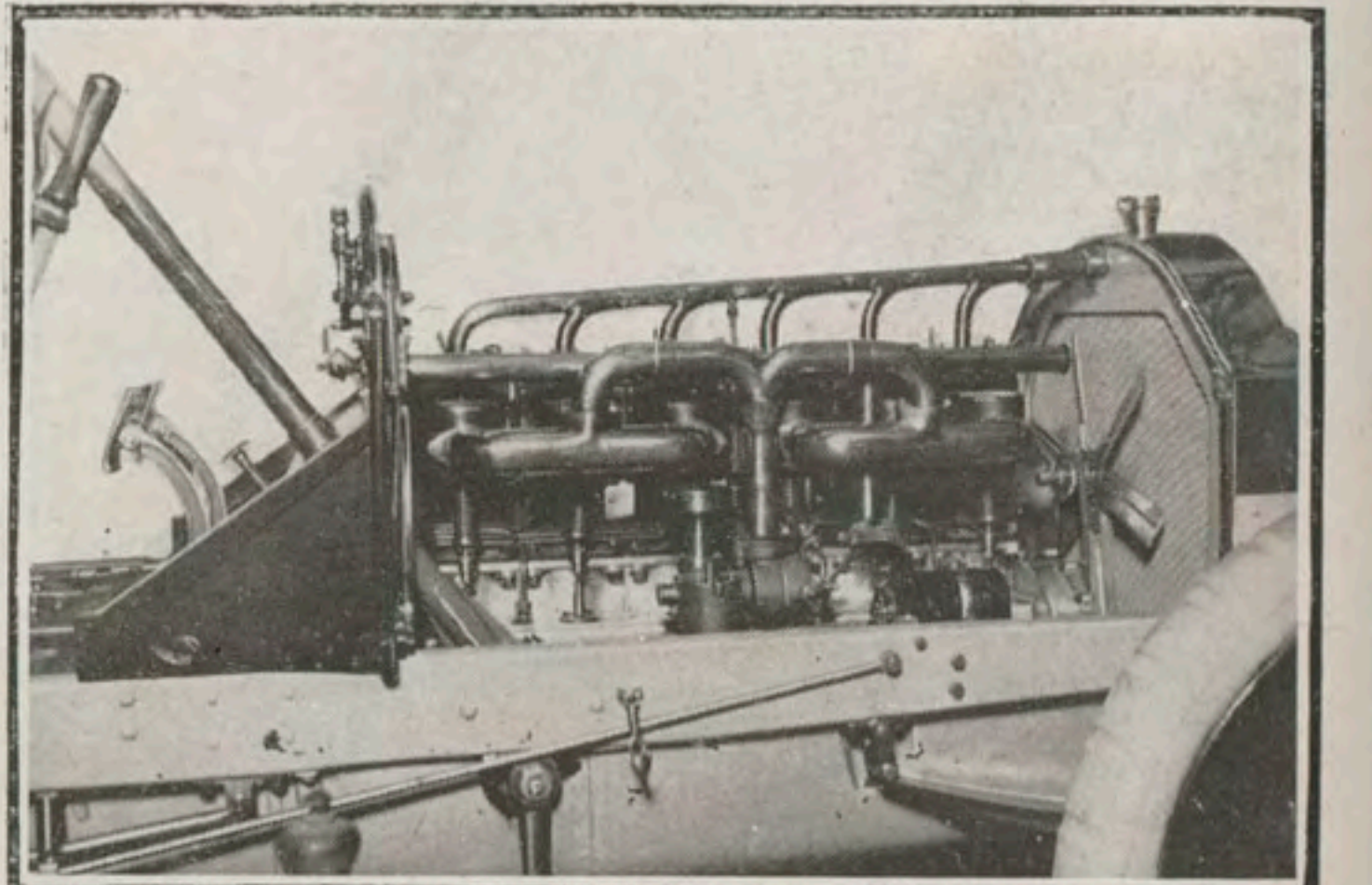
H. PETIT.



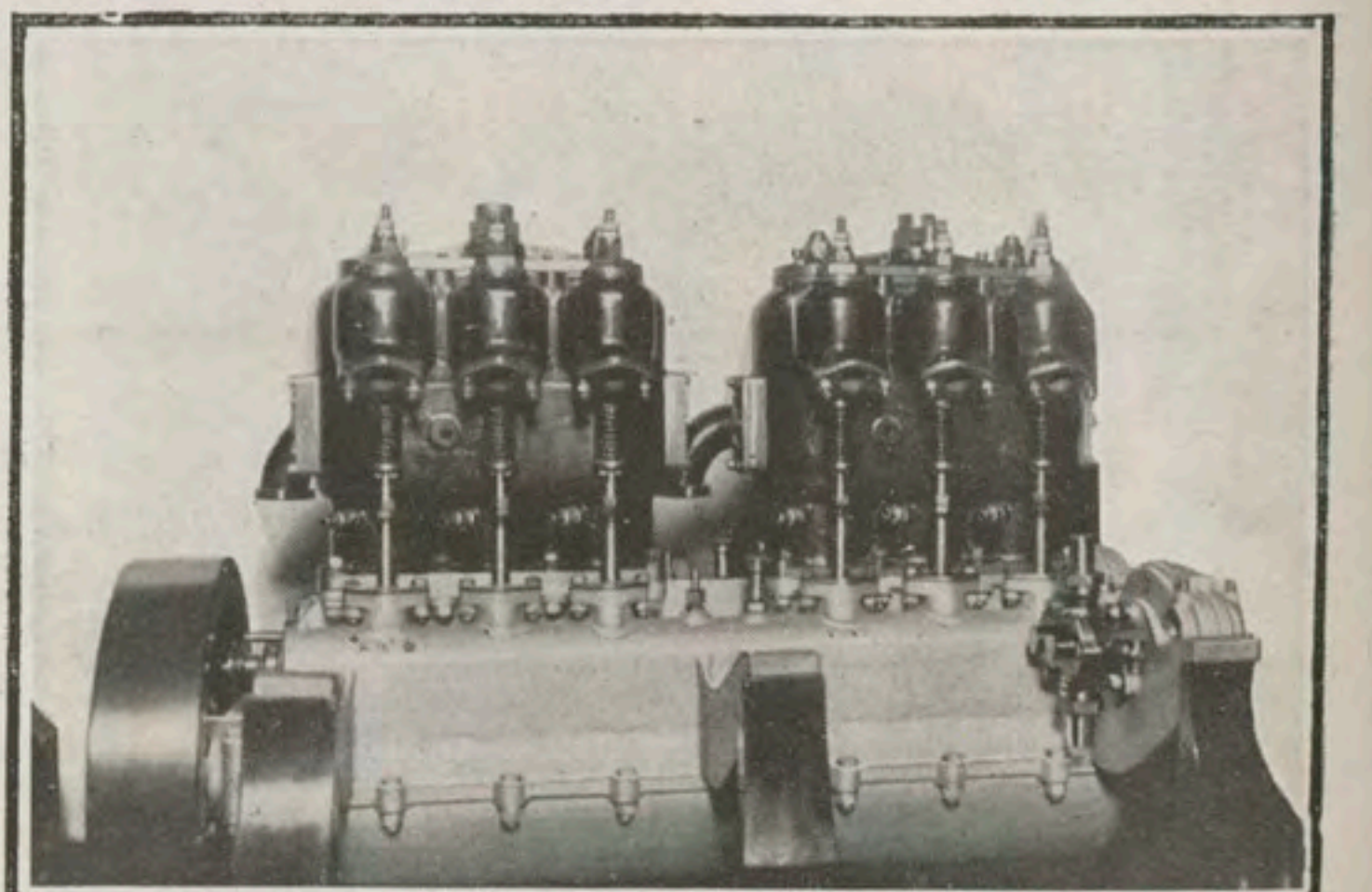
G. Roy.
Cylind. séparés, double allumage, haute tension



Porthos.
Cylindres séparés, haute tension.



Gladiator.
Cylindres séparés, haute tension.



Ours.
Deux groupes de 3, haute tension.

(1) Voir le N° 479.

NOTRE VICTOIRE SUR LES CANTABS

Par Louis de FLEURAC

L'équipe du R. C. F. a remporté une solennelle victoire à Cambridge, le 23 novembre, gagnant par 5 points à 4.



T. H. Just.

T. H. Just (Cambridge), vainqueur du demi-mille, devant Poulenard (R. C. F.).



Un passage du mille.

La course du mille a été gagnée par Jacques Keyser (R. C. F.), en 4 m. 53 s., devant Dougall, à 4 yards. Notre représentant a pu utiliser sa pointe finale.



Tison.

Tison (R. C. F.), vainq. du lancement du poids, 12 m., devant Michel (Cambridge).



K. Powell.

K. Powell (Cambridge), vainqueur du 110 m. haies en 16 s. 4/5 devant Molinié (R. C. F.).



Keyser.

Alors que Keyser remportait le mille, de Fleurac gagnait les trois milles en 15 m. 17 s. 4/5, devant Pearson, à 180 yards.



Anderson.

Anderson (Cambridge), vainqueur de la course de 100 yards, devant Lindsay-Walson (Cambridge) et Perrier (R. C. F.).

Les 100 yards ouvraient la série des épreuves et des défaites françaises. Poulenard, en superbe forme, espérait se couvrir de gloire dans le demi-mille. Il ne put, du reste, que l'espérer.

Cela commençait mal pour nous, mais la chance capricieuse tourna et deux victoires successives dans le poids et le mille, dues à la force de Tison et à l'énergie rageuse de Keyser, nous ramenèrent à égalité de points avec les Cantabs.

Vinrent les haies. Molinié avait un de ces rhumes qui vous laissent sans souffle et dut admirer de loin l'envolée de son vainqueur britannique.

Ce ne fut pas sans peine que nous avons gagné à Cambridge. Il faisait froid, sombre et humide.

La chance tournait à nouveau contre nous, mais Sandré, en gagnant le saut en longueur, la ramena, pas pour longtemps, du reste, car Horsfield, un puissant quarter-miler, donna à nouveau l'avantage à ses compatriotes. Restaient deux épreuves, dont le saut en hauteur fut la première. Berthet enleva de haute lutte une victoire plutôt pénible. Nous étions donc manche à manche.

La course de 3 milles devait décider quelle serait l'équipe gagnante. Ce fut la nôtre.

Un tuyau, pour finir : Le prochain match Racing-Cambridge sera corsé par la participation d'Oxford. Gagnerons-nous, ce jour-là ? J'en doute un peu, mais pourquoi pas, après tout ?

L. DE FLEURAC.

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



Clement Marchand, de Marseille, 5 ans et demi, le plus jeune motocycliste du monde. Il a couru sur le vélodrome à une moyenne de 40 kilom. à l'heure.

LE CONGRÈS DE L'ALCOOL

Sous la présidence de M. Emile Loubet s'est tenu, la semaine dernière, au Grand Palais, le Congrès de l'alcool. Les sommités de la science, de l'industrie, de la politique se sont trouvées réunies en une même assemblée. C'est qu'il s'agissait, en effet, d'une question dont la solution intéresse les classes les plus diverses de notre société moderne.

J'ai déjà dit ici même quelle répercussion pouvait avoir l'emploi de l'alcool sur la richesse et la vie de toute une partie de la nation. La vieille querelle du Nord et du Midi, la lutte de la betterave contre la vigne ne peut s'achever pour le bien de tous que si on trouve à la première un débouché dans l'industrie. Et quelle meilleure utilisation de l'alcool que l'automobile, surtout quand il s'agit de remplacer un produit étranger, dont l'arrivée aléatoire est soumise, en cas de guerre aux risques d'un blocus et dont le prix, en temps de paix, est sujet aux variations que peut lui imposer un trust facile à organiser, par un produit essentiellement national.

Malheureusement, nous l'avons dit, l'alcool national se heurte à un tas de barrières dont les premières et les plus difficiles à franchir lui sont précisément opposées par l'administration française. La science officielle vient de le décider, le méthylène, dont tout le monde s'accorde à reconnaître les inconvénients, n'est pas remplaçable comme dénaturant ! Notez qu'en Allemagne, où l'alcool a dans les ménages remplacé le charbon et le gaz comme combustible et comme éclairant, on n'emploie pas le même dénaturant qu'en France. D'autre part, les formalités auxquelles la régie astreint les détenteurs d'alcool sont de nature à dégoûter les mieux disposés. On ne se douerait pas à quelle pape-rasserie il faut s'assujettir pour avoir en magasin quelques bidons d'alcool, qui ne sont même pas destinés à être brûlés.

Et cependant, les encouragements officiels ne font pas défaut aux fabricants et aux dénaturateurs. Mais, à part la Compagnie des Omnibus, ils attendent encore leurs clients. Tout cela, c'est de l'eau bénite de cour, et l'eau, fût-elle bénite, est mauvaise pour l'alcool.

F. A. WHEEL.



M. Dozier, président de l'Aéro-Club de Saint-Louis, organisateur de la Coupe Gordon-Bennett des Aéroplanes de 1907.

CYCLISME



Bicyclette à voile, créée par M. Normand, permettant d'obtenir le maximum de vitesse avec le minimum d'effort.

A VAINCRE SANS PÉRIL...

WALTHOUR vient de rencontrer plusieurs fois au Vélodrome d'Hiver notre fameux champion Darragon. Ceci est fort bien, et on ne saurait trop louer la direction de cette piste d'avoir offert à sa clientèle un aussi beau spectacle. Mais ce qui est moins bien, c'est l'enthousiasme dont firent preuve les chroniqueurs sportifs pendant les jours qui précéderent leurs rencontres.

A les lire, jamais Walthour n'avait été aussi brillant, jamais il n'avait eu cette forme éblouissante. De même pour Darragon. Aussi « quel duel, disaient-ils, vont se livrer ces géants du demi-fond, au cours de cette réunion qui, commençant dans le délire, se continuera dans un triomphe, pour finir dans une apothéose ». Et allez donc ! Seulement, car il y a un seulement, si Darragon était vraiment en forme, on ne pouvait en dire autant de Walthour. Evidemment le crack d'Atlanta avançait, mais ses chutes successives d'Allemagne avaient occasionné des blessures non encore cicatrisées qui lui retiraient de sa valeur. Tout le monde le savait, personne n'ignorait qu'on assisterait à un beau spectacle, mais tous étaient convaincus que Darragon triompherait. Alors, pourquoi ce bluff ridicule ? Pourquoi ce point d'interrogation quotidien, pour savoir si Walthour ne vaincrait pas son adversaire ? A la vérité, je crois qu'en tout état de cause, Darragon battait Walthour, mais après une lutte acharnée, autre que celles auxquelles nous firent assister ces deux champions du demi-fond qu'aucun stayer ne peut égaler.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 17 au 22 novembre

CYCLISME

Dimanche 17 novembre.

Vélodrome d'Hiver. — Match Franco-Allemand. — Classement : France, 9 points ; Allemagne, 11 points.

Match Franco-Américain. — 4 manches de 25 kilomètres. — Classement : 1. Darragon, 2. Walthour, Simar et Collins, dead-heat.

ATHLÉTISME

Dimanche 17 novembre.

Polo. — Football Rugby. — Le Stade Olympien de Toulouse et le R. C. F. Toulousain font match nul.

HIPPISME

Dimanche 17 novembre.

Auteuil. — Prix Aguado (steeple-chase, 3.100 mètres) : 1. Hayashi à M. Pflizer / Piggott ; 2. Taxamètre, 3. Pierragno. (6 partants.)
Prix de Châlons (steeple-chase, gentlemen Riders, 4.200 mètres) : 1. Roi du Monde, à M. Pflizer (M. de Garret), 2. Colo, 3. Cinéas. (9 partants.)

Mardi 19 novembre.

Auteuil. — Prix Fin Picard (haies 3.500 mètres) : 1. Saint-Hilaire, à M. Maurice Ephrussi (A. Carter) ; 2. Cake Walk, 3. Roi du Monde. (8 partants.)

LA « VILLE-DE-PARIS »

Notre directeur, M. Pierre Lafitte, a fait une ascension à bord du dirigeable la Ville-de-Paris, piloté par M. Kapferer, le 18 novembre. Après un voyage de plusieurs heures, il a été frappé de la stabilité de cet aéronef et de l'extrême sécurité qu'on y ressent.

APRÈS LA COUPE DES VOITURETTES

C'est en 4 h. 50 que Rigal, sur Werner, a terminé 5^e à la Coupe des voiturettes.

LA PETITE BOURSE DE LA V. G. A.

A la suite de notre annonce, nos approvisionnements se sont vite complétés.

A partir de ce jour, nous ne sommes plus acheteurs que des numéros suivants de la V. G. A.

1^{re} à 3 fr. des numéros 126 et 134.

2^{de} à 2 fr. des numéros 5 et 143.

3^e à 1 fr. des numéros 4, 4, 31, 33, 40, 173, 174, 175, 180, 195, 278, 306.

Voir les avantages aux abonnés p. III des annonces.

ATHLÉTISME



L'entraînement au base-ball en Amérique. Comme quoi pendant toute l'année les joueurs travaillent leur sport favori.

L'AGONIE DES COURSES SUR ROUTE

AVEZ-VOUS remarqué combien rares sont devenues les courses sur route, qui, hélas ! occupaient, il y a quelques années, à peu près, tous les dimanches chauds du calendrier sportif.

Où sont maintenant les pelotons escortés de cyclistes et d'autos des défunts Marathons, pelotons redoutés des piétons tranquilles qui les yeux ébahis, attendaient, collés aux murs, que l'ouragan de tous ces sportsmen fût passé, avec ses cris, ses injures, ses encouragements, au milieu d'un nuage de poussière et de l'odeur acre laissée par les moteurs.

La route, ce jour-là, n'était plus à tout le monde, et il fallait avoir le cœur cuirassé d'un triple airain pour oser s'y aventurer, car les bousculades y attendaient le passant candide qui se voyait bien souvent paré des noms si divers que possède la gent ailée.

Qu'est devenu l'entraînement nocturne qui lançait sur les boulevards extérieurs, de Montmartre à la Porte Maillot, des groupes d'athlètes dont les anatomies parfois bizarres faisaient la joie des cochers et des garçons de café ?

Beaux jours du Carrousel où êtes-vous, maintenant ?

La course sur route se meurt, tuée par le ridicule et l'indifférence.

Au fond, il ne faut pas la pleurer, car elle détournait du sport vrai, bien des jeunes gens, en claqua pas mal et comme occupation dominicale n'avait d'utilité sportive que pour les gargoniers dont les salons et cabinets servaient de vestiaires aux concurrents. Ne regrettons point cette mode pittoresque.

L. DE FLEURAC.

HIPPISME



Le major Donaldson, vainqueur du Prix Waldegrave, à Biscy : l'un des meilleurs tireurs de l'armée anglaise, considéré comme invincible au fusil.

UN PEU DE STATISTIQUE

MAINTENANT que les courses d'obstacles constituent le seul dérivatif des sportsmen, il est intéressant de se reporter aux événements passés de la saison de plat. D'abord, on les envisage forcément d'un œil dont la vision risquera moins d'être obscurcie par la passion : et puis, comme tous les résultats sont connus et enregistrés, on ne court plus le danger de se tromper d'une façon grossière et de voir les courses du lendemain contredire les superbes raisonnements que vous échauffiez la veille. On a, pour ainsi dire, la licence complète de rationner à son aise. Usons-en.

La statistique des sommes gagnées par les chevaux de plat pendant la campagne de 1907 vient de paraître. Elle comprend une liste de 500 chevaux qui ont inscrit à leur actif une somme égale ou supérieure à 5 000 francs. Voilà cinq cents animaux qui ont gagné leur avoine ou à peu près : ont-ils gagné aussi celle de leurs camarades ? Ça, c'est une autre question. On peut cependant ranger sans crainte parmi cette dernière catégorie ceux qui se sont classés à la tête de la liste.

Au premier rang se trouve naturellement Sans Souci II, le vainqueur du Grand Prix, qui, malgré son éclipse totale depuis ce jour fameux, gagne 445 010 francs : après lui vient Mordant, le Derby winner avec 229 812 francs ; puis, au troisième rang, Punta Gorda, dont les 221 830 francs sont plus méritants que les allocations remportées par les deux précédents, car les occasions de gains sont moins nombreuses pour les chevaux âgés que pour les trois ans. Parmi ceux qui dépassent les cent mille francs, nous trouvons trois imposteurs : Onadi Halfa, Pernod et Calomel : enfin, Sauge Pourpre, qui est au onzième rang, avec 121 345 francs, précède Claudia, qui a trimé toute l'année pour gagner ses 107 720 francs et qui s'est classée comme l'une des meilleures de sa génération. Du reste, quatorze deux ans remportent une somme égale ou supérieure à 20 000 francs.

C'est un joli résultat à cet âge-là : peut-être servira-t-il à les consoler de leurs défaites de l'an prochain.

BOIARD.



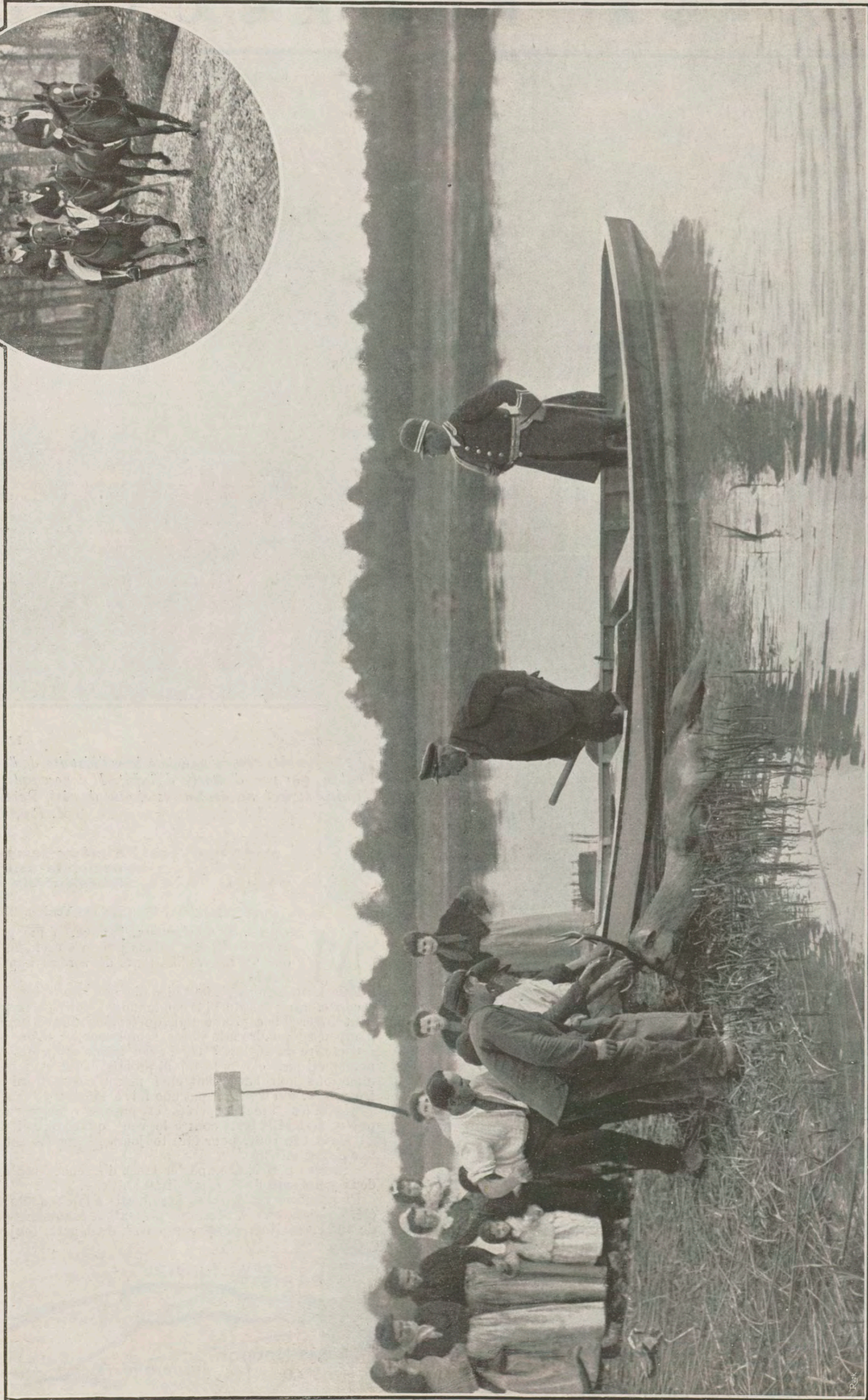
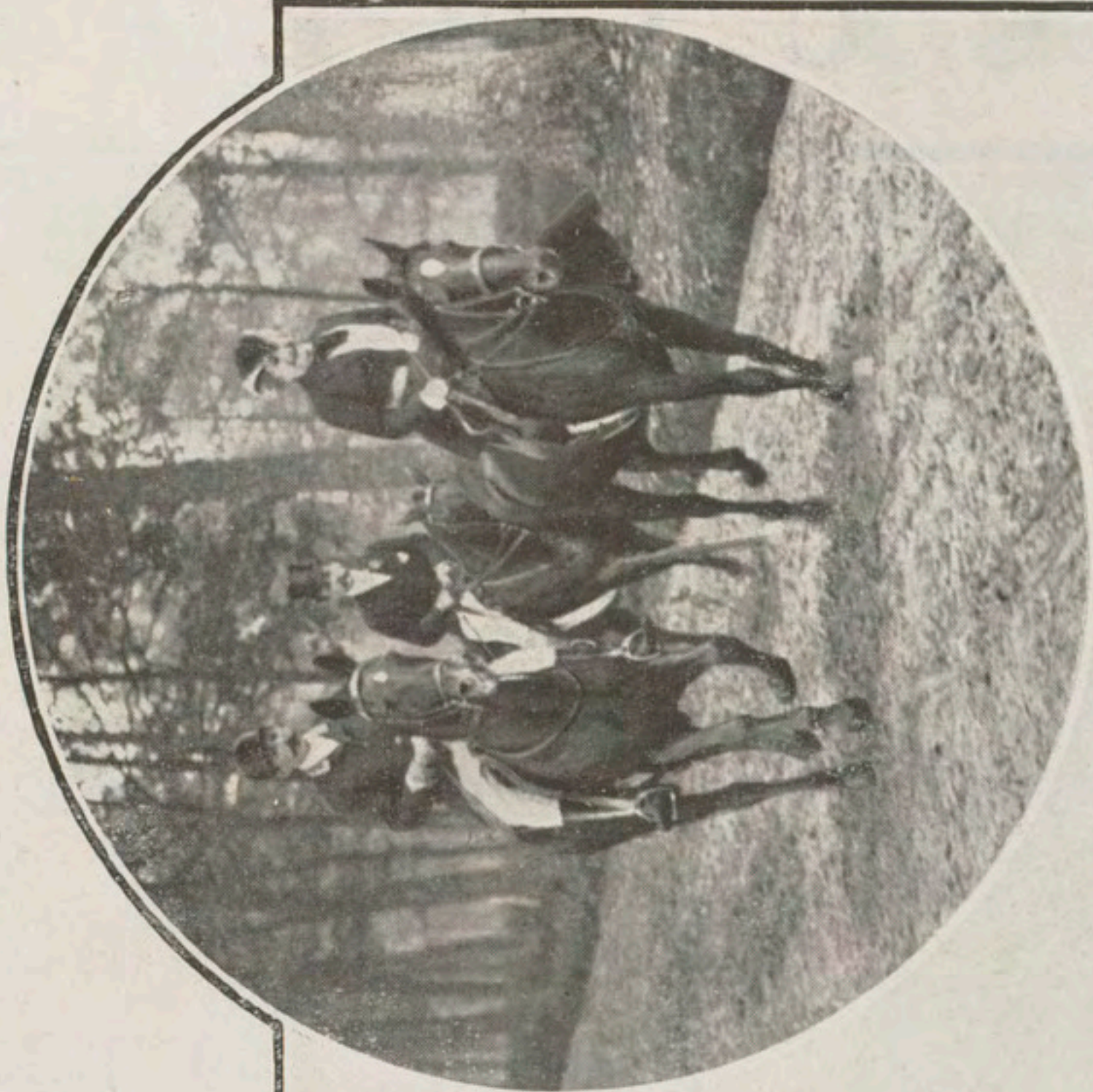
Lesbia, vainqueur de la Middle-Park Plate. C'est une jument de deux ans qui n'a jamais encore été battue.



UNE PARTIE DE PUSHBALL SUR L'EAU.

Ce sport, très en honneur en Amérique, se joue sur les lacs. Le pushball est le jeu de la balle poussée que les joueurs se lancent d'un camp à l'autre. Il y a cinq canots dans chaque parti et chacun s'efforce d'empêcher le ballon de venir de son côté.

UNE CHASSE A COURRE A BONNELLES

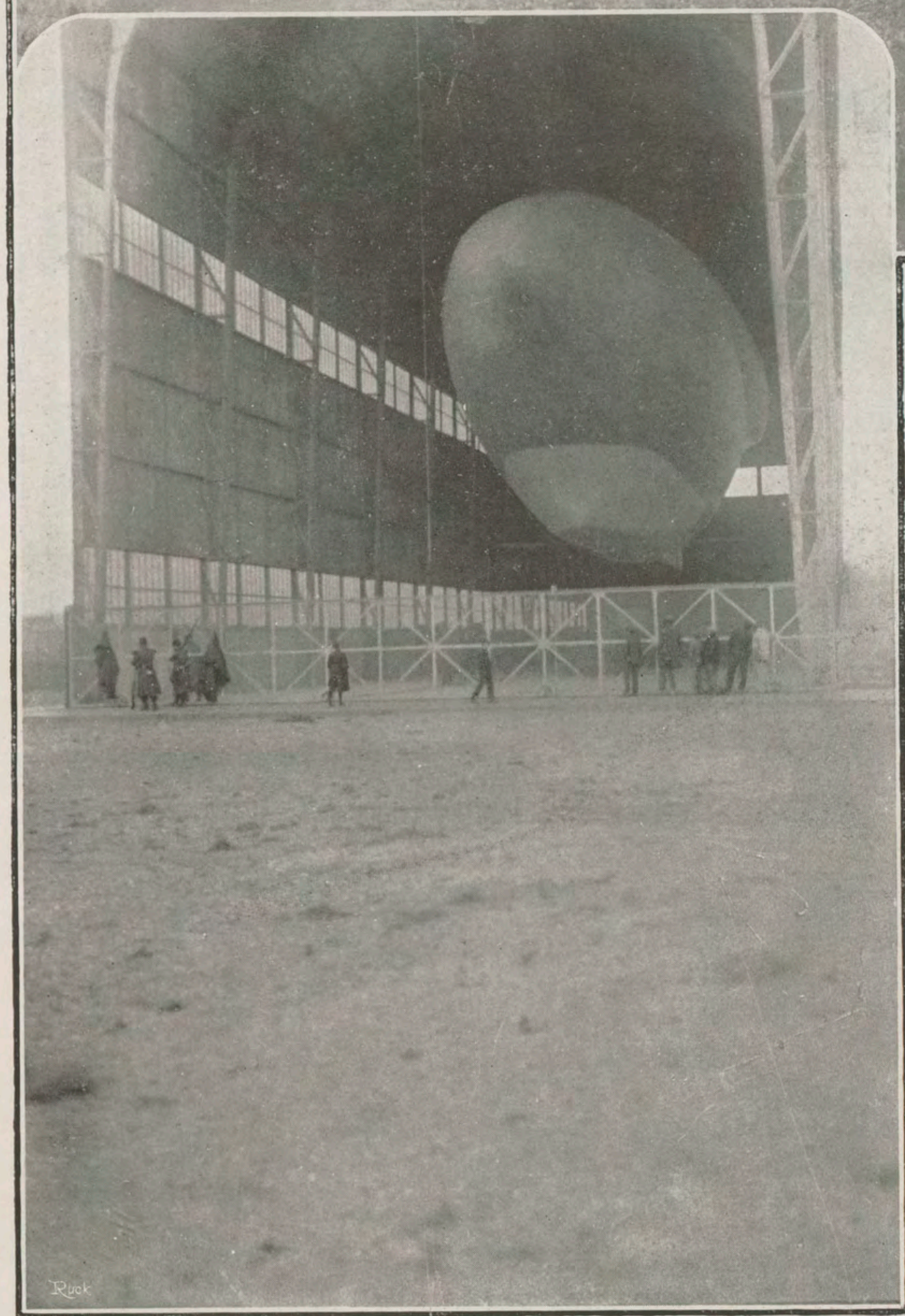
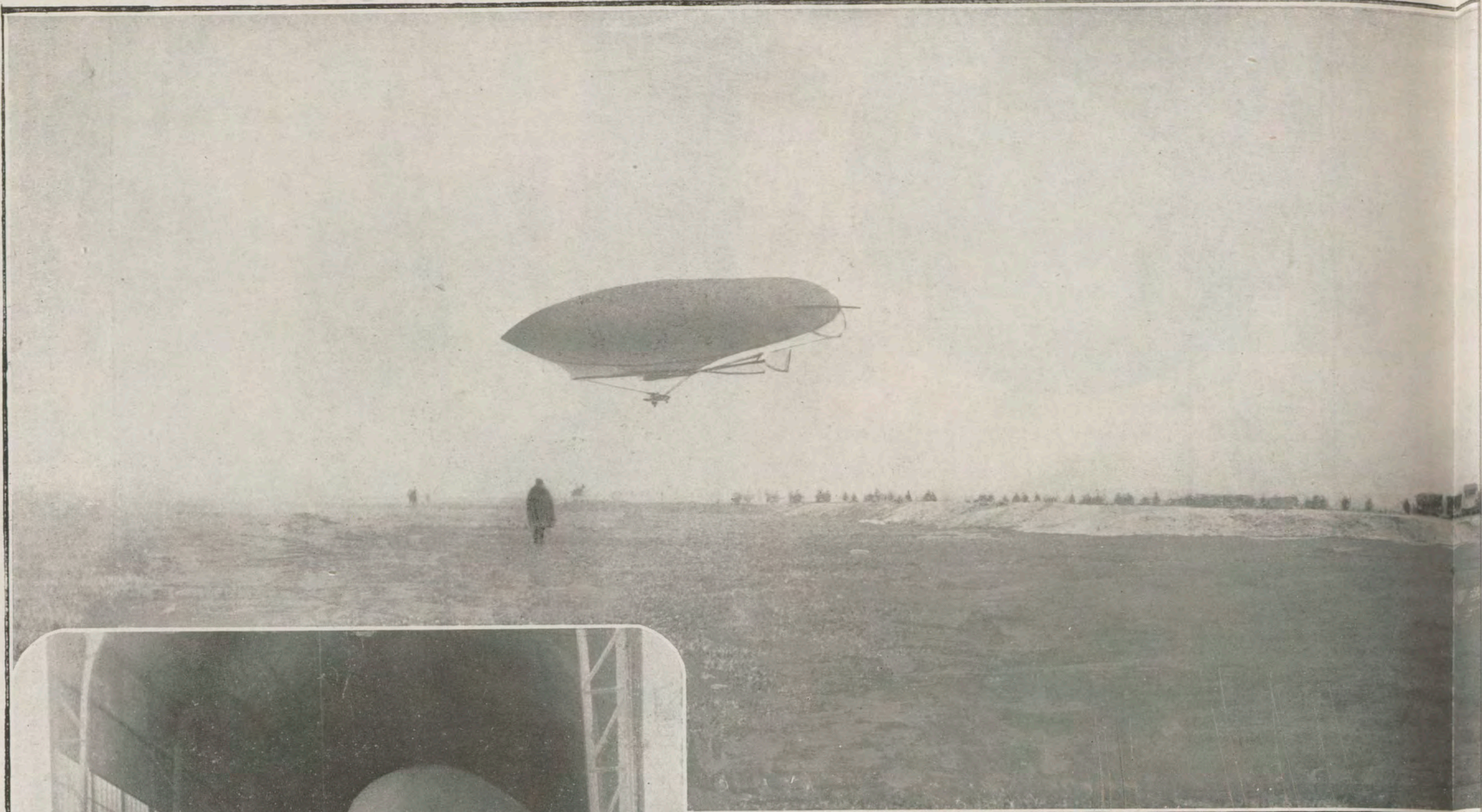


LA FIN DU CERF

L'équipage d'Uzès est l'un des plus réputés de France. Aussi, ses chasses sont-elles toujours fort suivies. Récemment, à Bonnelles, la duchesse d'Uzès en donnait une particulièrement intéressante. Notre cliché représente le cerf au moment où il est retiré de l'eau par des paysans. Pour se sauver, l'animal de chasse avait essayé de traverser l'étang, mais les chiens l'ont poursuivi, l'ont rejoint, l'ont obligé à se rapprocher de la barque, d'où il a été servi par un piqueur. En haut, la duchesse d'Uzès au rendez-vous de chasse des Carreaux, se rend au « bat-l'eau », accompagnée du duc de Luynes.

(Texte et photographies de notre envoyé spécial).

A LA POURSUITE DU



L'arrivée de Patrie au-dessus de sa han

Le 23 novembre restera une date dans l'histoire de l'aéronautique. Parti de Meudon à 4 h. 40, le dirigeable Patrie a accompli le parcours de 238 kilomètres en 12 h. 50, malgré un vent assez violent de côté. Patrie a fourni une performance merveilleuse. M. Paul et Pierre Lebaudy, et aux éminents offici

En même temps que Patrie s'élevait de Chalais-Meudon, une automobile pour suivre le dirigeable dans son voyage. Nous avons pris des clichés inédits que nous publions et les not

Verdun, 23 novembre 1907.

MALGRÉ nos 40-chevaux, j'avoue, à ma grande honte que nous avons failli être battus par le « cachalot jaune », — c'est ainsi que les braves habitants de Verdun appellent déjà le dirigeable Patrie.

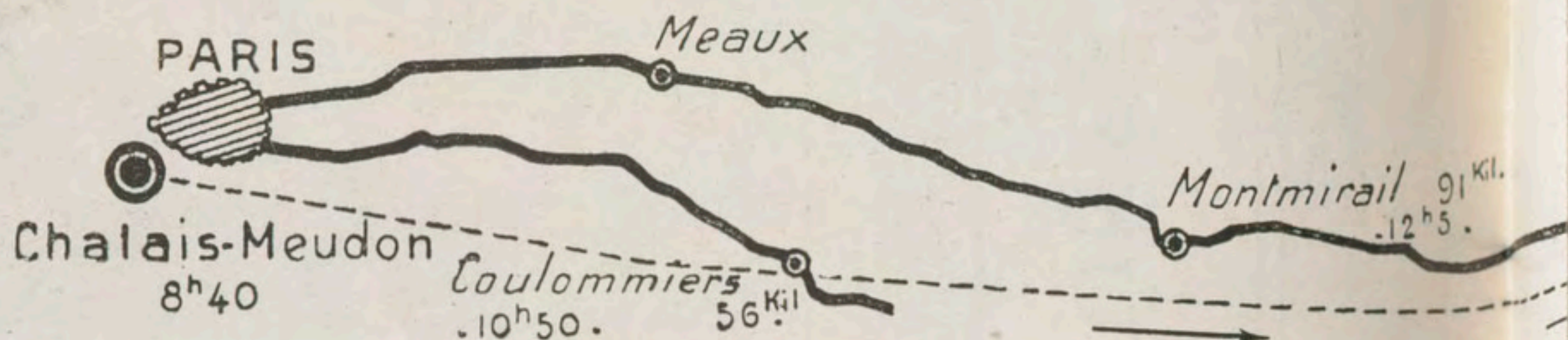
Pour notre défense, il faut bien dire que nous étions handicapés : il n'y a pas encore d'octroi céleste, et le commandant Bouttieux, pas plus que le commandant Voyer et le capitaine Bois, qui tenaient tour à tour le volant de direction, n'ont eu à répondre à la phrase sempiternelle : « Vous n'avez rien à déclarer ? »

Que dire du voyage ? De l'aveu même d'un des participants que je ne nommerai pas, car je le lui ai promis, il fut sans histoire — il fut même monotone pour l'adjudant chef mécanicien Girard et le chef mécanicien Deguffroy, qui n'eurent pas une fois à toucher au moteur.

Les villes furent repérées et passées exactement comme il avait été prévu, malgré la lutte contre le vent, qui entraînait le ballon vers le Nord. On suivait la route pour être toujours en vue des automobiles qui donnaient une chasse effrénée.

« Si nous pouvions emporter assez d'essence avec nous, nous marcherions deux jours sans arrêt », me disait l'officier.

En écoutant ces paroles, je songeais à la conquête du pôle, qui jamais n'a été, ces dernières années, que prétexte à excursions pour touristes et prises de vue cinématographiques répétées, de départs toujours avortés.

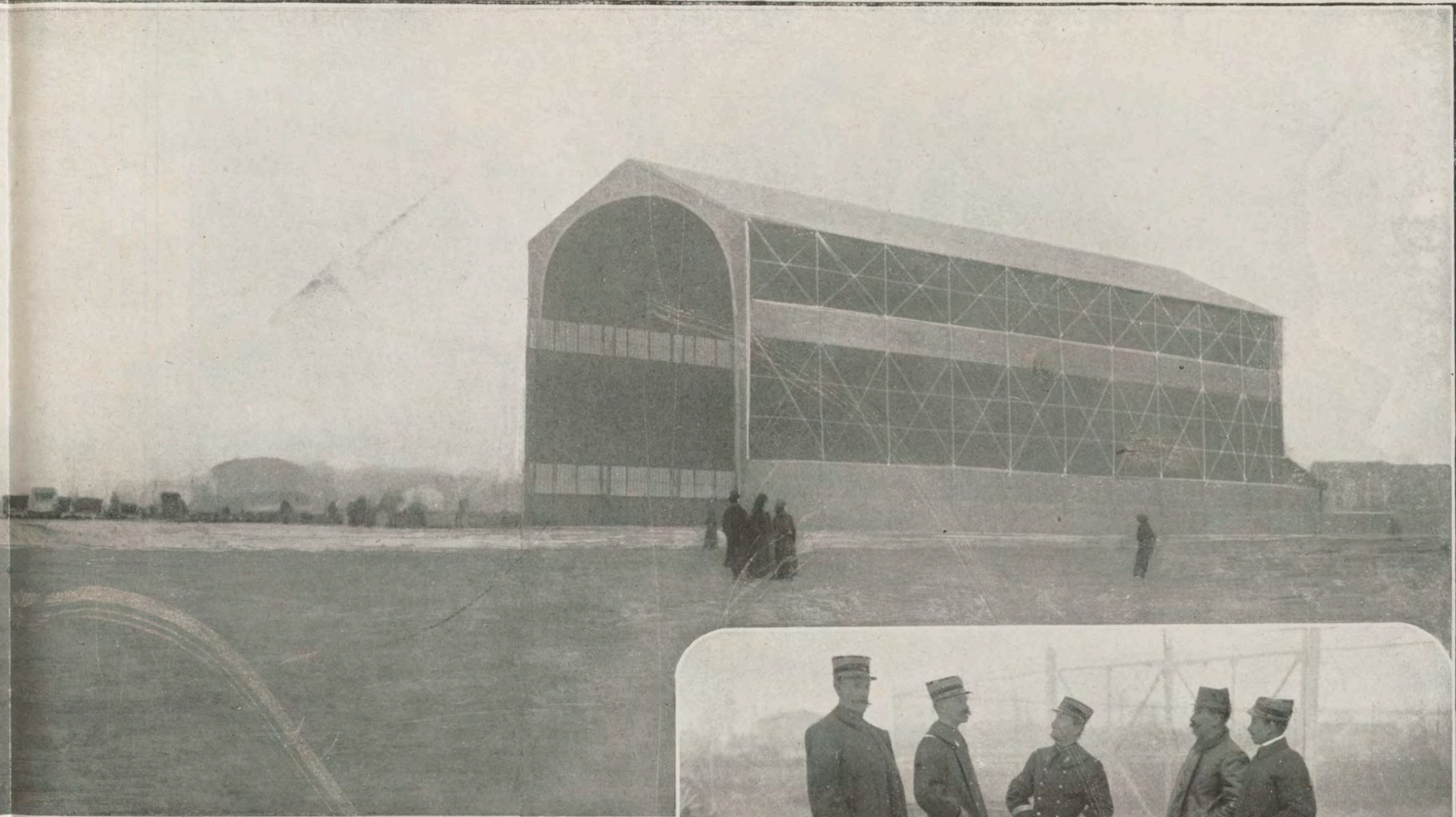


Patrie dans son hangar à Verdun.

Notre photographie a pu prendre ce cliché au moment même où Patrie venait d'entrer dans son nouveau domicile. Le hangar est situé en terrain militaire, à environ deux kilomètres de la ville.

Itinéraire suivi par le dirigeable, Patrie à Chal

DIRIGEABLE PATRIE



son hangar de Verdun.

Le 23 novembre 1907, le dirigeable *Patrie* s'est rendu d'une seule traite à Verdun, en 7 h. 5, atterrissant à son hangar à 3 h. 45. Sans s'écarter de son parcours, le dirigeable a accompli une merveilleuse dont le mérite revient à son ingénieur, Henri Julliot, à ses officiers qui le montaient.

Le Chalais-Meudon, notre photographe Simons partait en son merveilleux voyage. Il nous a rapporté les notes qui suivent.

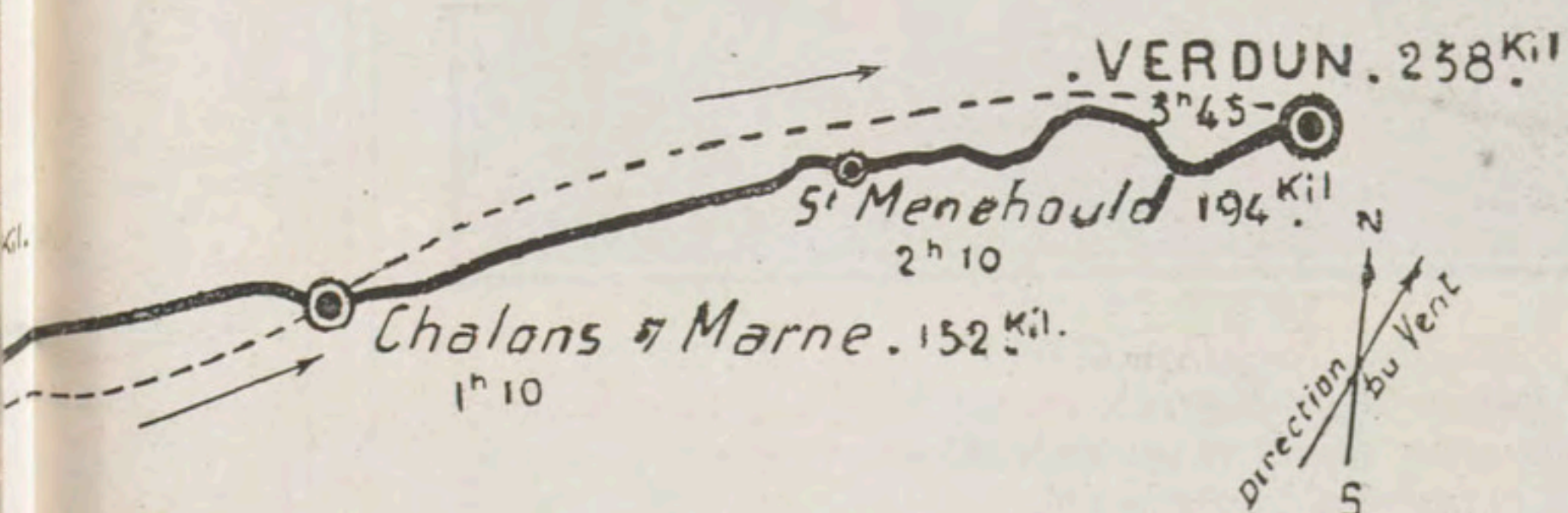
Cette journée du 23 novembre 1907 a vu s'accomplir le rêve qui a hanté tant d'hommes, je veux parler de M. Julliot, qui a doté son pays du moyen le plus efficace de défense, aidé pécuniairement par MM. Lebaudy, qui ont eu une part dans le succès final.

Nous devons tous, en tant que Français, être fiers d'un pareil résultat, et malgré tout le bluff fait autour des dirigeables étrangers, nous pouvons dire que nous sommes les seuls possédant un outil maniable et en manié.

Nos aérostiers militaires ont compris qu'ils avaient entre les mains l'engin qui sera les yeux d'une armée pour l'éclairer ou pour la défendre en la renseignant sur les mouvements exacts de l'ennemi et en laissant tomber dessus de lui quelques projectiles chargés d'explosifs à noms terminés en « ite », qui sèmeront la terreur.

En écrivant ces lignes, mes yeux, en quittant le papier, se portaient sur la pendule de la salle de l'hôtel du Coq Hardi, qui sonnera peut-être un jour l'heure solennelle, heure de victoire que nos pères n'ont pas connue — comme en atteste l'écriteau placé en bas : « Pendule faite avec un obus prussien tombé dans cette salle à manger, lors du bombardement de Verdun, le 13 octobre 1870, à 8 heures du matin », — parce qu'ils n'eurent pas à leur disposition d'aussi admirables engins que *Patrie* et ceux qui vont lui succéder.

SIMONS.

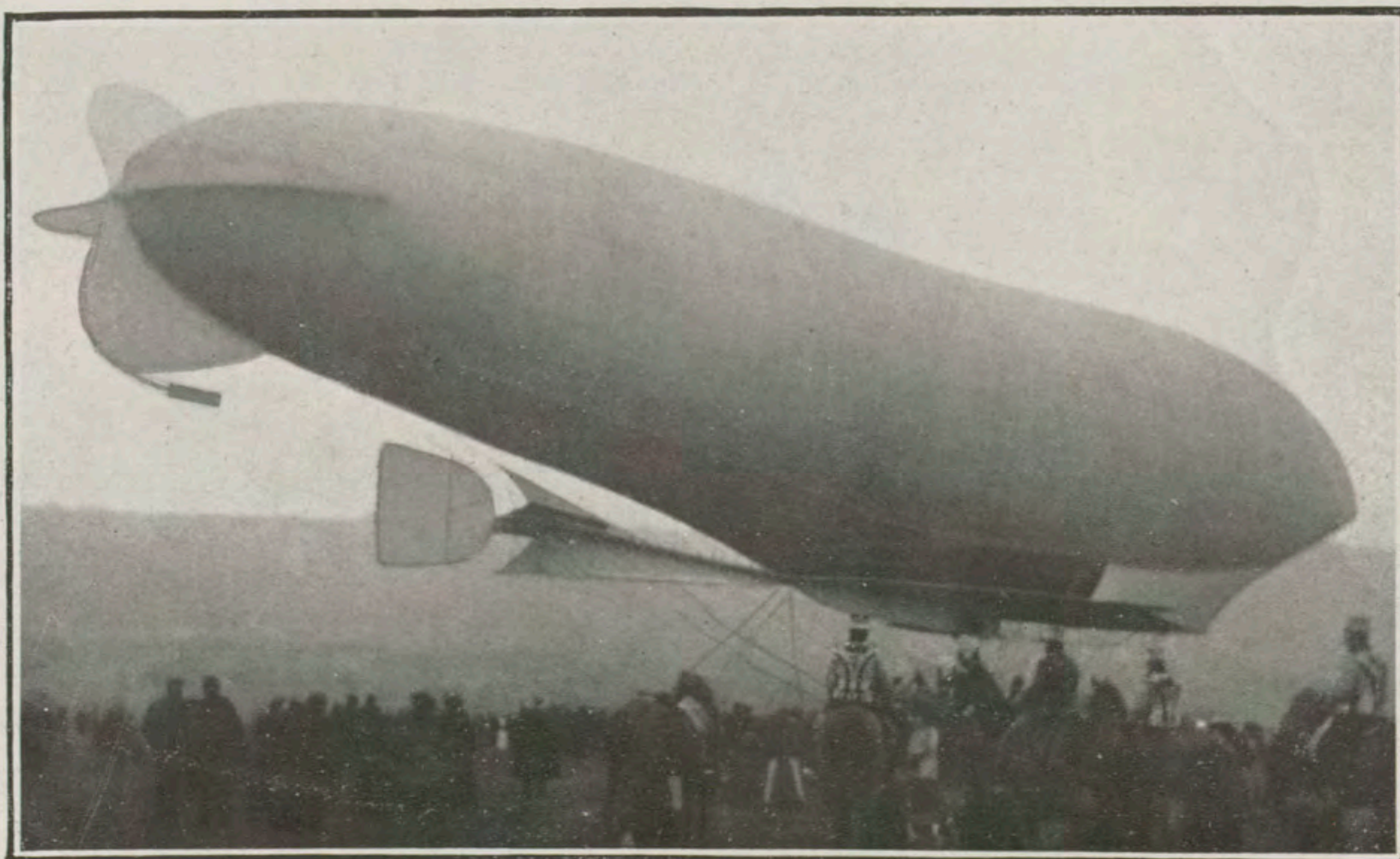


de Chalais-Meudon à Verdun.



L'équipage de *Patrie*.

De gauche à droite : le commandant Bouttieux, le commandant Voyer, le capitaine Bois, le chef mécanicien Deguffroy, l'adjudant mécanicien Girard.



L'arrivée à Verdun.

Inutile de décrire l'enthousiasme provoqué par l'arrivée de *Patrie* à Verdun, auprès des officiers de la garnison, qui ne pouvaient croire à la réalisation d'une pareille prouesse. Le ballon a commencé une série d'ascensions militaires autour de la ville.

LE MATCH STADE-RACING



Mise en jeu du ballon par le Racing.

Le match de football rugby qui mettait aux prises le Stade Français et le Racing-Club de France, au Polo de Bagatelle, dimanche dernier, comptait pour le Championnat de Paris. Quoique ce fût un jour solennel, un des joueurs du Racing, Levée, avait jugé inutile de se déranger et il fut remplacé par Gommès.



Un arrêt.

Annoncée pour 2 h. et demie, la partie commença à 3 h. 5, les spectateurs initiés trouvèrent que ce n'était point un retard. Dans la première mi-temps le Stade marque un essai. Dans la seconde mi-temps, il réussit à marquer deux nouveaux essais et un but. Il gagne donc le match par 11 points à 0 au R. C. F., qui, malgré quelques bonnes unités, a manqué d'homogénéité.

Paul Pons et le Championnat du Monde de lutte



Paul Pons.



Constant le Marin.



Koch



Cazeaux.

Le Championnat du Monde de lutte qui se dispute en ce moment à l'Apollo a réuni les engagements de tous les meilleurs lutteurs



Schneider.



Raoul de Rouen.



Omer de Bouillon.



Iankowski.



Romanoff.

FIN 1907 vient de voir, à l'Apollo, se dérouler les péripéties du Championnat du Monde, auquel prit part Paul Pons, qui battit le Russe Pytlasinski dans la première épreuve de ce genre. Cette victoire que nous évoquons, nous ramène à neuf ans en arrière — 1898 — année qui fut l'âge d'or de la lutte, sinon pour les lutteurs, du moins pour les organisateurs du premier tournoi international régulièrement codifié.

On ne trouverait certes pas un homme de qui la carrière de lutteur fut plus brillante et mieux remplie que celle de Pons, car on ne lui sait guère de défaillance appréciable, encore que tout athlète puisse en avoir une sans être le moins du monde déprécié pour cela. Et il est sur la brèche depuis vingt ans.

Sa manière s'est très peu modifiée; elle n'a même pas changé du tout. Il est resté le lutteur froid, calme, toujours maître de lui-même dans les circonstances les plus critiques, travaillant sans violence inutile, sans jamais dépenser en pure perte des efforts stériles aux résultats illusoire, mais associant avec beaucoup d'habileté et de jugement ses extraordinaires moyens physiques et sa science complète de la lutte.

Rester soi-même pendant vingt ans d'un aussi dur métier est un problème insoluble en apparence et que cet extraordinaire athlète qu'est Paul Pons est seul à avoir réalisé.

La vérité oblige à reconnaître qu'il y a sur le ring une fort belle sélection d'athlètes, dont Schneider nous semble être le spécimen le plus parfait.

Des hommes nouveaux se sont produits, qui peuvent prétendre jouer un rôle de première place dans les compétitions futures. Raoul de Rouen doit briguer la succession de Raoul le Boucher et semble avoir l'étoffe nécessaire pour faire un vrai champion. Il a soutenu quelques rencontres intéressantes bien menées et pleines de promesses pour l'avenir.

L'homme est bien pris, il a de l'étoffe et les muscles gagneront encore au travail. On peut dire qu'il vient de débiter devant le grand public, car il n'a point encore pris part à une compétition aussi sévère que celle du Championnat du monde. Dans deux ou trois ans il pourra être de premier ordre. Lorsqu'on songe qu'il sort du régiment, on est forcé d'admirer le résultat qu'il a obtenu.

Un qui n'a pas changé dans sa façon d'opérer, c'est Cazeaux. Il lutte exclusivement en force, durement, mais quand il est un peu malmené, il ne se plaint pas.

Le public ne déteste pas les rencontres un peu brutales. La violence a le don de lui remuer les fibres. Or, la lutte chez les hommes de poids lourds est quelquefois, il faut bien l'avouer, un peu monotone. La pléiade des professionnels compte quelques sujets comme Cazeaux et Schackmann qui ont le don de créer une certaine animation sur le ring et un léger tapage dans la salle. La finale du Championnat du monde disputé à l'Apollo nous a réservé quelques soirées turbulentes, comme il en fut aux jours d'antan. Et lorsque Cazeaux, se laissant entraîner par son naturel combatif, use de quelques brutalités, les spectateurs le conspuent, mais au fond sont ravis d'assister à une belle partie de « bourre ».

Constant le Marin est plein de fougue, et son ardeur généreuse se dépense sans compter. Il a besoin d'assagir un peu sa manière.

Iankowski, c'est l'image de la force naturelle.

Jacobus Kochs'empâte un peu trop, mais il lutte bien. Amalhou, le nègre de la situation, est bon, mais la finesse de ses attaches fournit des prises faciles à l'avant-bras et le handicape.

Omer de Bouillon et Lassartesse sont classés depuis longtemps parmi les professionnels modernes.

En somme le lot du Championnat du Monde que Paul Pons a devant lui est incontestablement un des meilleurs que l'on ait vus jusqu'à présent.

FIORAVANTI.

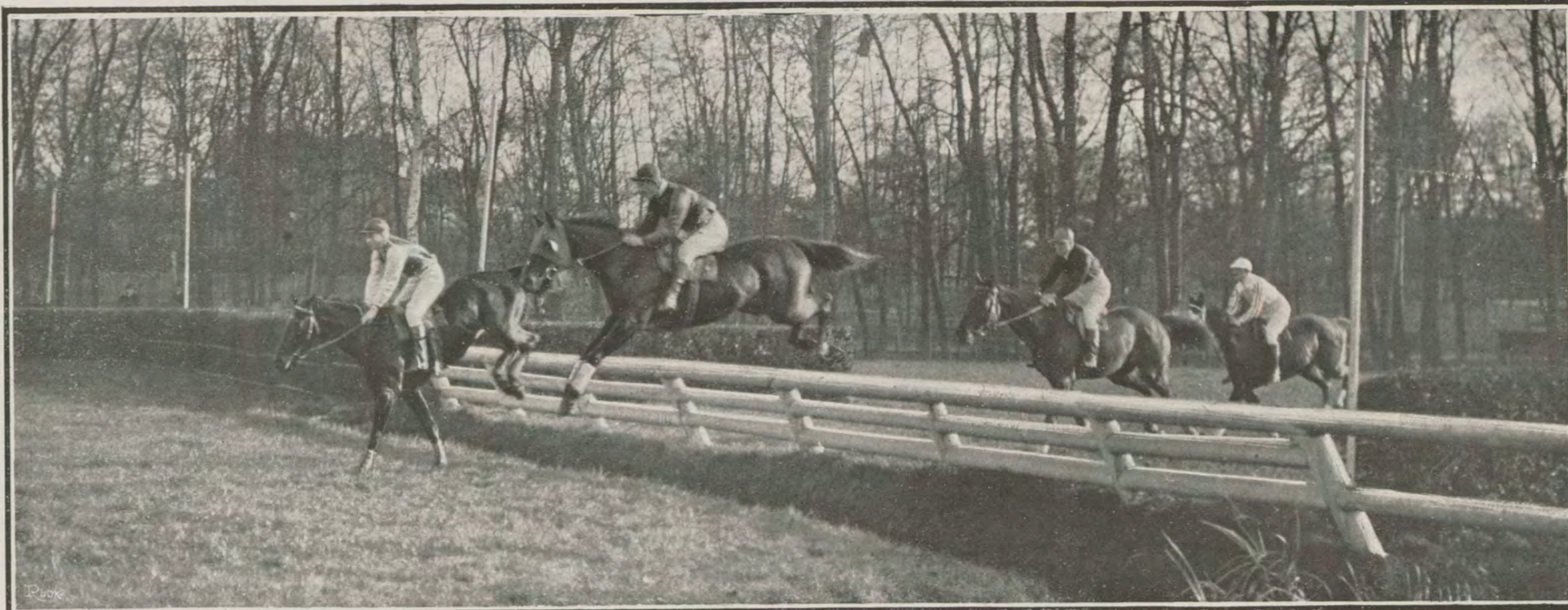
Une belle ceinture à rebours.

Raoul de Rouen, le comingman français, porte une magnifique ceinture à rebours au fameux Cazeaux, le lutteur si vaillant.

PROPOS DE FIN DE SAISON

Par RENÉ RIONDET

L'innovation qui consisterait à augmenter la durée de la saison de plat ne serait pas très heureuse
Orientation moderne des choses du turf Les courses à Auteuil



Royal Visiteur

Taïdoun

Fer

Roi du Monde

Un saut du brook dans le Prix de Chantilly (steeple, 5.000 m., 15.000 fr.)

Royal Visiteur a d'abord mené, puis Taïdoun prenait le commandement. A la rivière, Taïdoun et Roi du Monde faisaient une faute. Royal Visiteur reprenait la tête, serré de près par Fer. Ces deux chevaux restaient ensemble jusque sur le plat, où Fer, à M. Belleville (Piggott), l'emportait d'une longueur. Taïdoun, troisième, à quatre longueurs.

La clôture des courses plates a ramené tout naturellement sur le tapis la question de savoir s'il ne serait pas opportun de reporter cette clôture à une date plus éloignée. Mais il semble que, cette année, les promoteurs de cette mesure font preuve d'une ardeur plus grande que les années précédentes, ce qui peut être attribué au succès déjà remporté par les partisans des courses à outrance au sujet de l'avancement des débuts des deux ans. Ce n'est cependant pas une raison, parce qu'il fut loyalement accepté, de procéder à un essai impartial, pour qu'on se lance à tort et à travers dans toutes les innovations. Celle qui est aujourd'hui à l'ordre du jour ne s'appuie que sur des arguments bien fragiles : l'agrément des sportsmen, la forme tardive de certains concurrents, l'exemple de ce qui se passe à l'étranger, tels sont les plus sérieux.

Le maintien du *statu quo* se justifie, au contraire, par un motif impérieux, dont l'importance est rendue plus évidente par la nouvelle orientation de l'institution des courses ; je veux parler de la nécessité d'un repos forcé pour le cheval, soumis pendant toute l'année à un

entraînement souvent trop intensif. Dans les limites du système actuel, la saison de plat est interrompue du 15 novembre au 15 mars ; durant ce laps de temps, les chevaux jouissent, en réalité, de deux mois et demi de tranquillité, pendant lesquels ils ne prennent qu'un exercice modéré ; car, dès les premiers jours de février, ils recommencent à travailler. Si, comme certains le demandent, les dates d'ouverture et de fermeture étaient reportées respectivement au 1^{er} mars et au 30 novembre, il ne resterait plus aux pauvres bêtes qu'un mois et demi de repos. Est-ce suffisant, en regard des longs mois pendant lesquels elles sont à l'entraînement ? Je crois que, pour les jeunes chevaux, la réponse ne peut pas faire de doute : en effet, leur organisme subit, à ce moment de l'année, une série de modifications, qui exigent beaucoup de soins et de ménagements. En ce qui concerne les chevaux âgés, les motifs seraient moins sérieux, si l'on pouvait s'en rapporter à la sagesse des propriétaires. Malheureusement, en l'état actuel des choses, ce serait bien imprudent. Le business s'introduit de plus en plus dans le monde du turf. La qualité de représentant d'une race à maintenir dans son intégrité



Hayashi

Matelot

Chabraque

Volubilis

Moët II

Le saut du brook dans le Prix Richard Hennessy (steeple, 3.500 m., 30.000 fr.)

Rosita III et Le Connétable II culbutaient à la rivière. Hayashi prenait peu après le commandement. Après le bull finch, Matelot le réglait. Quasimodo, à M. Veil-Picard (G. Parfremont), venait attaquer Matelot, il sautait la dernière haie avec lui, et, après lutte, triomphait d'une longueur et demie. Hayashi, troisième, à une tête.



Calomel.

Calomel, à M. Aumont, après avoir donné de fort belles espérances au commencement de l'année — il fut même l'un des favoris du Grand Prix — prouva qu'on s'était illusionné sur ses qualités. Son propriétaire, espérant être plus heureux, le mit sur les obstacles, ainsi que son compagnon d'écurie, Pernod. La semaine dernière, Calomel a remporté le Prix Patriarche et le Prix Magne, à Auteuil, bénéficiant dans cette dernière course du distancement de Soupirant.

s'efface de jour en jour chez le cheval, qui n'apparaît que comme un capital à faire fructifier. Il en est de lui comme des autobus: plus ceux-ci font de voyages, plus ils rapportent de bénéfices; plus un cheval dispute d'épreuves, plus il court le risque d'en décrocher une. Rares sont les écuries qui dirigent avec tact et ménagement la carrière de leurs pensionnaires; car les propriétaires qui ne s'occupent pas d'élevage se soucient peu de travailler pour l'avenir de la race.

A ceux qui seraient tentés de taxer mes propos d'exagération, je répondrai par avance en mettant sous leurs yeux une simple information qui a paru, il y a une quinzaine de jours, dans les journaux quotidiens les plus compétents dans la spécialité. Je cite textuellement: « La jument Clyta, bien que saine et nette, va être envoyée au haras ». A prendre cet entrefilet au pied de la lettre, on doit conclure que l'on réserve uniquement au haras les animaux tarés, vannés ou vidés par les courses. J'aime à croire que c'est exagéré; mais le fait même de publier une semblable information indique bien l'état d'esprit qui règne, à l'heure actuelle, sur le turf. En face d'une telle situation, le devoir le plus strict des Sociétés est, tout au moins, de maintenir les restrictions qui subsistent: car elles doivent, avec l'auxiliaire des éleveurs et des propriétaires prévoyants, assurer l'amélioration de la race. Il peut suffire aux écuries plus exigeantes d'avoir à leur disposition le débouché des

obstacles, qui leur permet de maintenir leurs trois ans sur la brèche depuis le 15 mars jusqu'au 15 décembre, de les envoyer à Nice, et, après un crochet sur Pau, de les ramener à Auteuil pour le 15 février, jusqu'à ce qu'ils claquent ou qu'ils se cassent un membre.

Cela nous ramène naturellement aux réunions d'Auteuil. Celle de dimanche dernier a présenté un certain intérêt; ce n'est pas que le spectacle ait offert beaucoup d'éléments nouveaux; mais il y a eu des manifestations. A la rentrée de Quasimodo, après le Prix Richard Hennessy, un concert d'imprécations s'est élevé: son jockey Parfremont a été vilipendé de belle façon, parce que, le jeudi précédent, Quasimodo avait mal figuré contre Taidoun, Salomon et Fer. En tout cas, mieux soutenu, Matelot aurait certainement gagné. Il y eut aussi un autre incident dans le Prix Magne; au saut de la dernière haie, une bousculade se produisit entre Calomel et Soupirant qui étaient en tête; et Soupirant fut distancé. Nous avons une confiance, sinon aveugle, du moins borgne, dans les décisions des commissaires; nous sommes sûrs qu'ils ont dû s'appuyer sur des éléments très sérieux pour aller contre la tradition en distançant un cheval à la suite d'une bousculade survenue au saut d'un obstacle. Quoi qu'il en soit, la sanction officielle a retiré le prix de 15.000 francs à M. A. Veil-Picard.

RENÉ RIONDET.

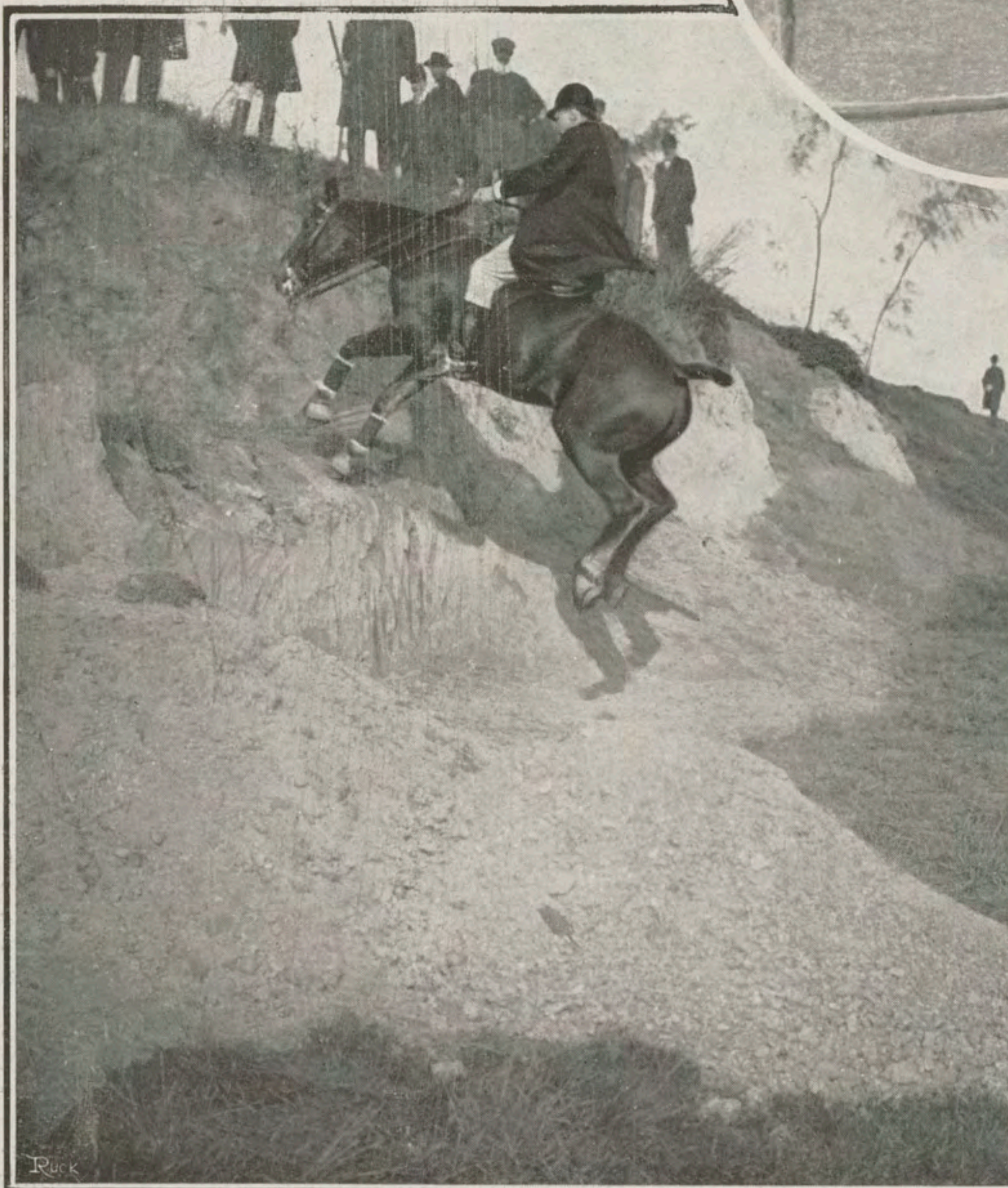
UN CONCOURS HIPPIQUE DANS LE NORD



Le vainqueur.
Négro, au baron de Vilmaress, gagnant du concours des hunters, à la sortie du fossé.



Les concours de hunters.
Louisiane descendant le talus, dans le concours des hunters.



Le talus.
On voit, d'après les divers obstacles, que seuls les chevaux très entraînés pouvaient terminer le parcours.



La barrière de champ.
Négro, au baron de Vilmaress, monté par son propriétaire, franchissant la barrière de champ.

Un double obstacle.
Cet obstacle était franchi dans un sens à l'aller et dans l'autre au retour. Il comprenait une banquette et une barrière.

M. Wignolle, célèbre dans le monde hippique, donna dernièrement à ses amis le régal d'un concours de hunters. Les meilleurs spécialistes ont eu là une excellente occasion de se mesurer sur les difficiles parcours de la piste du château de Marquette.

VINGT ANS DE LUTTE⁽¹⁾

Par Paul PONS

Paul Pons après avoir raconté ses premières années, après avoir rappelé l'époque où il servait la messe dans la petite église de Sorgues, son pays natal, celle où il entra en apprentissage chez le forgeron du village, s'attendrit en narrant les prodiges faits par sa

pauvre mère pour lui assurer le bien-être. Puis il commence le récit de ses premières armes de lutteur à la foire de Vedène, en l'honneur de la Saint-Just. Il a affaire pour débiter à un athlète très réputé dans la région.

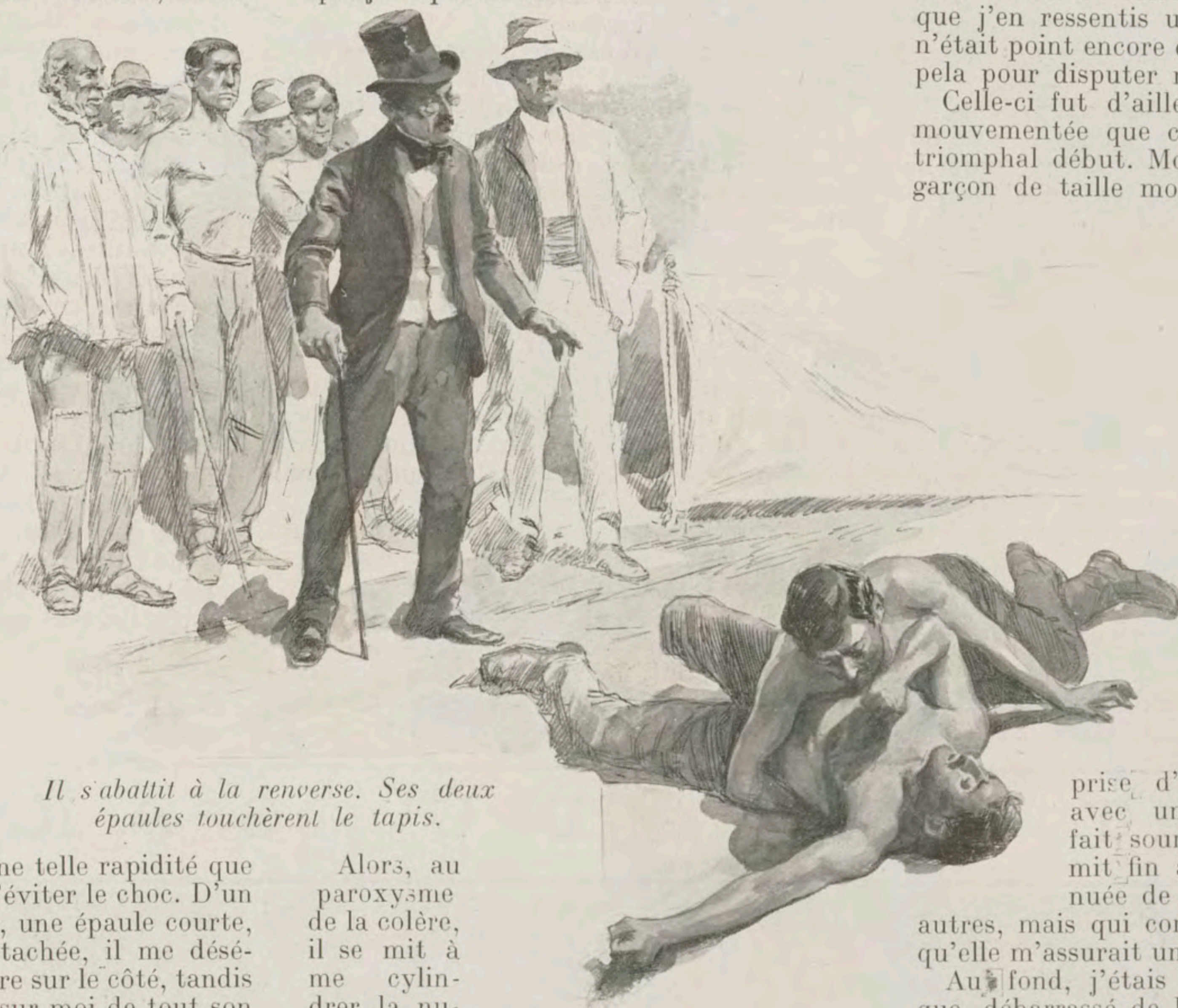
Il me saisit brusquement les deux poignets et j'eus la sensation que deux bracelets de fer m'enserraient. Presque aussitôt par une tirade violente, il me fit venir à lui et précipitant ses attaques, me ceintura de côté. Je le dominais de la taille, suffisamment pour engager sa tête sous mon aisselle, et engageant complètement mon avant-bras sous son cou, je la maintins là, où elle resta comme prise dans un étau.

Je sentis à ce moment qu'il n'assurait plus sa prise en ceinture avec la même vigueur, et, j'en profitai pour m'échapper dans un brusque mouvement de recul. J'étais hors de son étreinte.

Le front plissé, l'œil dur, Ragaru me fixa quelques secondes puis soudain se ramassa sur lui-même et fonda sur moi, tête baissée, d'un seul bond, avec une telle rapidité que je n'eus pas le temps d'éviter le choc. D'un coup de l'épaule droite, une épaule courte, ronde puissamment attachée, il me déséquilibra. Je roulai à terre sur le côté, tandis que Ragaru s'abattait sur moi de tout son poids. Je demeurai étendu la face sur le tapis ; mon terrible adversaire qui me menait sévèrement prit un temps. Du genou droit, appuyé sur mes reins, il me maintint à terre, puis, glissant ses bras sous ma ceinture, il me souleva lentement, péniblement. J'opposai l'inertie de mon poids à son effort ; ses mains se dénouèrent et je retombai lourdement à terre, sans songer à profiter, pour tenter de me relever, du moment de répit que me laissait Ragaru.

Par deux fois, il renouvela, avec le même insuccès, cette tentative de prise en ceinture. L'inefficacité de ses efforts excita subitement sa rage. Furieusement, il se mit à me labourer le cou, fourrageant ma gorge de ses doigts nerveux. J'endurai stoiquement toutes ses attaques ; hélas, mon inexpérience pratique de la lutte m'empêchait, non seulement de prendre l'offensive, mais même de parer ses attaques ou d'en annihiler les effets. Il restait accroupi sur moi ; son souffle s'exhalait puissant et saccadé, parfois même, on eût dit qu'un râle douloureux s'échappait de sa poitrine, tant il épuisait d'énergie à remuer ce corps, de tout son long étendu, et qu'il arrivait à peine à déplacer. Des minutes longues comme des heures s'écoulèrent sans que rien n'indiquât comment lui ou moi avions l'intention d'en terminer. Surexcité par la résistance que je lui opposai, Ragaru pensa obtenir par la souffrance ce qu'il ne pouvait avoir en luttant correctement.

« Je vais te la travailler la peau, grand sifflet », dit-il à voix très basse, mais à proximité suffisante de mon oreille pour que je le puisse entendre.



Il s'abattit à la renverse. Ses deux épaules touchèrent le tapis.

Alors, au paroxysme de la colère, il se mit à me cylindrer la nuque avec son avant-bras, puis soudain, changeant de tactique, il me saisit en ceinture à rebours. Il avait engagé sa prise trop haut et, instinctivement, car nulle connaissance de la lutte ne me guidait, je saisis une fois encore, sa tête sous mon bras gauche et serrai progressivement ce demi-collier de force ; l'étreinte violente paralysa ses mouvements.

Comment me dégageai-je alors et me retrouvai-je debout peu après ? Je ne sais. Mais, à peine me sentis-je sur mes jambes, je me jetai sur Ragaru et, poussé par le sentiment qui conduit neuf fois sur dix les lutteurs débutants, je rentrai rageusement en ceinture dans mon adversaire. L'attaque fut si subite et si imprévue qu'il n'eut pas le temps d'esquisser la moindre défense, je le pliai en deux dans un effort suprême et précipitai sa chute en pesant sur lui, que je dominais de la taille, de toute la lourdeur de mon poids. Il s'abattit à la renverse m'entraînant dans sa chute. Ses deux épaules touchèrent le tapis. C'était fini ; Ragaru était tombé, mais je m'acharnai sur lui, maintenant ma prise que je ne dénouai que sur l'intervention du petit vieux à lunettes. Il me fit relever et me proclama vainqueur. Cette victoire inattendue fit singulièrement remonter mes actions dans l'esprit du public qui nous entourait. Au reste, j'en éprouvai

un sentiment étrange, était-ce l'émotion, était-ce l'énerverment, mais sans qu'il me fût possible d'en définir la cause, mon cœur se mit à battre violemment, si violemment que j'en ressentis un malaise bizarre qui n'était point encore dissipé lorsqu'on m'appela pour disputer ma seconde rencontre.

Celle-ci fut d'ailleurs infiniment moins mouvementée que celle qui marqua mon triomphal début. Mon adversaire était un garçon de taille moyenne, d'ailleurs bien

décauplé, dont la physionomie, franche, ouverte et douce respirait la bonté. Je sentis dès les premières prises, que s'il était robuste, il n'était pas le moins combatif. Je pensai en moi-même : « Toi, tu es condamné à aller sur les deux épaules ». La lutte ne s'éternisa pas, et le peu qu'elle dura, elle fut monotone, sans mouvement et sans vie. Une double

prise d'épaules que j'assurai avec une gaucherie qui me fit sourire lorsque j'y pense, mit fin à cette rencontre dénuée de tout intérêt pour les

autres, mais qui comptait pour moi puisqu'elle m'assurait une victoire de plus.

Au fond, j'étais maintenant persuadé que, débarrassé de l'adversaire que je redoutais le plus, ce Ragaru qui tout à l'heure m'avait si sauvagement travaillé, j'allais me classer premier du concours. La vision d'une rentrée triomphale à Sorgues, alourdi d'une pièce de cent sous qu'aucune autre monnaie ne gênerait dans ma poche, traversa mon esprit. Je caressai encore cette idée à laquelle je m'arrêtais d'autant plus volontiers qu'elle me semblait très douce, le regard perdu dans le vide, lorsque je fus tiré de ma rêverie par l'éternel petit vieux, le directeur du concours qui sautilla jusqu'à moi et me dit : « A votre tour, Pons. »

J'avançai vers le milieu du tapis. Un jeune homme — de celui-là je n'oublierai jamais le nom, il s'appelait Astebalde — s'approcha à son tour. C'était l'adversaire qui m'était désigné. Mince, bien proportionné, d'une certaine élégance de lignes dans sa rusticité native de paysan, il ne me parut point cependant accuser le type de l'athlète endurant et entraîné avec qui j'aurais à compter.

Je vis, dès le début de la lutte, qu'à défaut d'une force musculaire supérieure à la mienne, il possédait un fond de roublardise et d'adresse naturelles et s'entendait à en tirer le meilleur parti.

D'une mobilité extrême, il me faisait voyager à sa poursuite d'une extrémité à l'autre du tapis, se tenant toujours à distance, évitant de se laisser prendre. Ce n'est point comme cela que je comprenais la

(1) Voir les numéros 476, 477 et 479.

lutte, mais aucune règle bien précise ne régissait en somme, ce pauvre petit tournoi de campagne, et l'arbitre incapable de s'appuyer sur des règles bien définies, laissait faire sans mot dire, attendant que de cette tactique il sortit enfin quelque chose, puisque aussi bien, il fallait en finir d'une manière ou d'une autre.

J'étais un peu décontenancé par cette attitude de mon adversaire, et bien résolu à ne plus le lâcher dès que j'aurais pu m'emparer, lorsqu'il se précipita subitement sur moi. Au lieu de rompre j'avancai de deux pas vers lui, mais, comme nous allions entrer en contact, il s'accroupit et je buttai contre lui, roulé par terre comme un hérisson qui se replie sur soi-même à l'approche du danger.

Comment mes jambes se prirent-elles dans les siennes ? Je n'en eus pas une notion exacte, mais ce dont je me rappelle, c'est que déséquilibré, je tombai à terre sur le côté.

Agile comme un singe, Astebalde, se retourna sur moi et, accentuant sans avoir grand effort à dépenser, l'inclinaison fâcheuse de mes épaules vers le tapis, il me fit rouler sur le dos dans des conditions telles que je fus déclaré vaincu. Il en resta assez surpris ; je l'étais plus encore. Le « tombé » fut considéré comme régulier et je reconnais que si un hasard providentiel m'avait desservi à l'avantage d'Astebalde, mon adversaire m'avait fait toucher des épaules par des moyens, certainement étrangers à la lutte classique, mais non point incorrects.

Je me relevai, profondément désillusionné.

Ce qui me navrait c'est que ma pièce de cent sous, celle que tout à l'heure je faisais

— par la pensée — miroiter devant mes yeux, était singulièrement compromise.

Je luttai encore quatre fois, pas plus, sans être tombé. Je me méfiais tellement, à présent, que je n'allai même pas au tapis au cours de ces quatre rencontres.

En vertu de quel pointage savant, de quelles appréciations secrètes — la cote d'amour s'épanouissait dans toute sa splendeur — fus-je classé second avec Ragaru qui n'avait lutté que trois fois, je suis incapable de le dire. Je n'ai même pas cherché à le savoir. Comme je finissais de m'habiller, le maire nous remit à Ragaru et à moi 1 fr. 50 car nous partagions le second prix qui s'élevait à 3 francs.

J'avais lutté 6 fois, ce qui me faisait une moyenne de 0 fr. 25 par lutte. J'ai considéré par la suite que c'était bien peu payé. Et pourtant ces rencontres à trente sous la demi-douzaine ne devaient pas constituer un record ; il était dit qu'un jour — jour de misère noire de mes débuts professionnels — je devais toucher moins que cela !

Je repris la route de Sorgues où j'arrivai alors qu'il faisait déjà nuit noire. Mon père et ma mère attendaient impatiemment mon retour, assis dans la pièce qui nous servait à la fois de cuisine et de salle à manger, à peine éclairée par une petite lampe dont la flamme, vacillante et pâle épanchait une clarté hésitante et triste.

« Eh bien, tu as gagné », me dit mon père, avant même que j'eusse poussé derrière moi la porte d'entrée.

« Non, dis-je en sortant mes trente sous, je ne suis que second. »

Il me fallut, pour satisfaire la curiosité de ma mère, entrer dans une foule de détails ; le récit en prit une partie de la soirée. Ce

soir-là je m'en fus me reposer un peu désabusé, mais loin d'être guéri de la passion de la lutte. Aussi bien, les événements devaient précipiter l'orientation définitive de ma vie.

IV

J'avais été battu à l'Isle-sur-Sorgues, mais cette défaite qui — sur le moment avait un peu contrarié mon amour-propre — me devait servir de leçon. Et puis, je m'en consolai facilement parce que mes débuts avaient créé un précédent qui devait aplanir à la maison toutes les difficultés futures. Au fond, ma mère n'était pas débordante d'enthousiasme pour la lutte, et bien que je fusse revenu, la première fois, en parfait état, le résultat n'avait point réussi à calmer ses appréhensions. Elle demeurait tout aussi timorée que par le passé. Mais le pli en était pris désormais. Je participai, en effet, deux mois environ plus tard à un concours qui avait groupé à Caderousse, une vingtaine de compétiteurs. J'eus la déception de n'y point rencontrer mon vainqueur de l'Isle-sur-Sorgues. En revanche, j'y luttai près de cinquante minutes avec un bouvier de la Camargue qui passait chez ses parents huit jours de vacances. Il m'a laissé le souvenir d'un homme souple, adroit et très fort ; mais malheureusement, il avait à supporter le handicap de sa petite taille d'une disproportion trop excessive vis-à-vis de la mienne. Quel joli lutteur il eût été si la nature avait développé un peu plus généreusement ses moyens physiques !

A suivre.

PAUL PONS

Illustrations de DE PARYS

A U T O U R D U S A L O N



Le Stand Espéria (Grande nef, stand 142).

La voiture Espéria exposée au Salon est l'une des plus jolies et des plus sérieusement établies parmi toutes les belles voitures de construction italienne. Le moteur est très simple et ses cylindres fondus d'un seul bloc ; le démontage d'un écrou permet de vérifier l'étincelle donnée par des rupteurs indérégables et qui peuvent être momentanément changés. L'embrayage à disque est enfermé dans un carter faisant corps avec le changement de vitesse. Carburateur automatique, pont arrière d'un dessin spécial intéressant à tous les points de vue.